

Programas Especiales

Infraestructura

Instrumentos Derivados del
Plan Estatal de Desarrollo 2019-2024



**Gobierno
de Puebla**

Hacer historia. Hacer futuro.

Contenido

Introducción	1
Visión	2
1. Marco Jurídico de los Programas derivados del PED 2019-2024	3
2. Regionalización	4
3. Vinculación con los Instrumentos de Planeación Estratégica	5
4.1 Alineación al Plan Estatal de Desarrollo 2019-2024 7	6
4.2 Contribución a la Visión Nacional	7
4.2.1 Temáticas PND	8
4.2.2 Programa Nacional de Infraestructura Carretera	9
4.3 Contribución a la Agenda 2030	10
3. Estrategias de Atención	11
3.1 Infraestructura para el Fortalecimiento de la Seguridad y Justicia	12
6. Indicadores y Metas	13
Anexo Diagnóstico	14
Anexo Participación Ciudadana	15



Presentación

El Gobierno de Puebla tiene el propósito de procurar el bienestar y la seguridad de todas y todos los poblanos. Hemos puesto en marcha un modelo de gobierno que tiene como objetivo lograr una entidad más humana, segura, justa e incluyente. Un estado de mayores oportunidades y alternativas de desarrollo, a partir de un modelo que contribuya a hacer realidad la Cuarta Transformación de la República en nuestra entidad, así como garantizar una gobernabilidad democrática basada en el diálogo, la honestidad y la buena fe.

A finales del año pasado, se presentó el Plan Estatal de Desarrollo 2019-2024, conformado por cuatro Ejes de Gobierno y un Eje Especial: Seguridad Pública, Justicia y Estado de Derecho; Recuperación del Campo Poblano; Desarrollo Económico para Todas y Todos; Disminución de las Desigualdades y Gobierno Democrático, Innovador y Transparente.

Este Plan, producto de consultas ciudadanas y demandas sociales, integra los ejes planteados en el Plan Nacional de Desarrollo, así como los objetivos de la Agenda 2030, a través de los ejes temáticos en torno a los cuales se articulan de manera integral todas las políticas gubernamentales.



Hacer historia. Hacer futuro.



El Programa Especial de Infraestructura es sólido en su planeación, absolutamente viable en su ejecución, de alto valor social y en la determinación de sus objetivos y metas, participaron activamente diversos sectores de la sociedad.

Reafirmamos el compromiso de nuestra administración, de realizar un gobierno cercano a la gente, honesto y eficiente. Trabajaremos de manera coordinada y transparente para cumplir con el propósito que por mandato popular se nos ha otorgado. Nuestro objetivo es procurar el bienestar de nuestra población y que Puebla, nuestro estado, se convierta en un polo de desarrollo, bienestar, paz y progreso del país.

Miguel Barbosa Huerta
GOBERNADOR CONSTITUCIONAL DEL ESTADO DE PUEBLA

Introducción



La Secretaría de Infraestructura del Gobierno del Estado de Puebla, derivado del Plan Estatal de Desarrollo 2020-2024 coordina la integración, en un trabajo conjunto con las demás instituciones de la Administración Pública Estatal del Programa Especial de Infraestructura (PEI), en el cual se determinan las estrategias de atención de los temas prioritarios del Gobierno del Estado de Puebla para mejorar las condiciones de vida de los habitantes a través de la infraestructura, orientando las acciones al desarrollo regional, incorporando la participación ciudadana y la inclusión de los diferentes grupos que integran la sociedad y definiendo acciones que permitan hacer de Puebla un estado competitivo, moderno e incluyente.

Por lo que se abordan las temáticas siguientes:

1. Infraestructura para el Fortalecimiento de la Seguridad y Justicia
2. Apoyo al Desarrollo del Campo Poblano a través de la Infraestructura
3. Inversión en Infraestructura para el Incremento de la Competitividad
4. Infraestructura para el Bienestar de los Poblanos
5. Infraestructura y Equipamiento Gubernamental y de Servicios
6. Impulso a la Conectividad Estatal
7. Enfoque Transversal

4

Programas
Especiales
Infraestructura

Hacer historia. Hacer futuro.

Para la elaboración del presente instrumento se retoma la Metodología para la elaboración de Programas derivados del Plan Estatal de Desarrollo, en el cual se vislumbra la infraestructura como un tema transversal, es decir, que requiere de un trabajo coordinado con otras instancias y cuyas acciones son estratégicas para la consecución de las metas del desarrollo; es por ello que este se define como un Programa Especial.

Se identifican además, tres enfoques que se consideran de suma importancia para la definición de un programa integral, logrando con ello proponer estrategias que generen mayor impacto en la consecución de los objetivos y metas definidas en los instrumentos de planeación.

En primera instancia, se retoma el enfoque de Gestión para Resultados en el desarrollo (GpR), ya que el gasto público se debe orientar a la generación de valor público, verificando que los resultados sean de impacto y puedan ser medidos y evaluados; asimismo, se retoma el enfoque de la Agenda 2030, que plantea el trabajo coordinado entre las diferentes instancias y a diferentes niveles de gobierno (sería adecuado incluso hablar de la construcción de gobernanza), con la finalidad de promover el desarrollo económico inclusivo y sostenible, desarrollo social y protección ambiental que beneficie a todos y a todas (inclusión) y, finalmente el enfoque de Transversalidad, donde se identifican los temas que trascienden el quehacer institucional y que son necesarios para lograr una mejor atención, en este caso, desde la perspectiva de género, la inclusión de los pueblos originarios y la atención del medio ambiente.

Esquema 1. Enfoques retomados para una atención integral. 2020



Fuente: Elaboración propia con información de PNUD. 2019

Visión

La planeación estratégica permite que las acciones de política pública tengan una orientación clara, buscando el mayor beneficio para los habitantes del Estado con el uso eficiente de los recursos. Es por ello, que en el presente instrumento se plantea una visión estratégica de la infraestructura que converge con la atención de los temas de la agenda nacional enfocada en:

- **Combatir** la pobreza a través de acciones tendientes a reducir la desigualdad entre la población de las 32 regiones del Estado;
- **Erradicar** la corrupción mediante la adopción de procesos que privilegien la transparencia en las adjudicaciones y la aplicación de medidas de austeridad en el gasto;
- **Recuperar** el estado de derecho con un cambio de paradigma de la seguridad y la detonación de la economía; y
- **Proponer** políticas inclusivas para atender a la población vulnerable, fomentando la participación ciudadana.

Esta visión además, contempla a la Dependencia como la instancia a través de la cual a mediano y largo plazo se incidirá

6 | Programas Especiales Infraestructura

Hacer historia. Hacer futuro.



en la reducción de las brechas de desigualdad existentes en el estado, contribuyendo al desarrollo integral del mismo mediante la formulación y conducción de las políticas, normas y lineamientos generales y específicos en materia de obra pública y servicios relacionados con la misma, presupuesto participativo, infraestructura vial, de comunicaciones y de movilidad, puentes y caminos estatales dentro del ámbito de su competencia.

Asimismo se considera la contribución de esta Institución a los Objetivos de Desarrollo Sostenible plasmados en la Agenda 2030, ejecutando lo correspondiente a obra pública de los proyectos para prestación de servicios y proyectos de inversión con base en la normativa establecida por las instancias rectoras y atendiendo las necesidades en materia de infraestructura y equipamiento para que las demás instituciones puedan ejercer sus funciones en beneficio de la población, todo ello con un enfoque inclusivo, incluyente y que contemple la protección y respeto al medio ambiente y la transparencia en el uso de los recursos públicos.

1. Marco Jurídico de los Programas derivados del **Plan Nacional de Desarrollo** 2019-2024



La elaboración del Programa Especial de Infraestructura como Programa derivado del Plan Estatal de Desarrollo se enmarca en la siguiente normativa:

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

La Carta Magna establece en su numeral 25 que al Estado le corresponde la rectoría del desarrollo nacional, de manera que garantice su integralidad y sustentabilidad, con el fin de fortalecer la Soberanía de la Nación así como su régimen democrático, todo ello sustentado a través de la competitividad, el fomento del crecimiento económico, el empleo, una más justa distribución del ingreso y la riqueza, que a su vez permitan el pleno ejercicio de libertad y dignidad que protege dicho instrumento.

Asimismo, señala que los planes de desarrollo realizados por los tres niveles de Gobierno deberán velar por la estabilidad de las finanzas públicas, de manera que contribuyan a generar condiciones favorables respecto crecimiento económico y al empleo.



El artículo 26 establece que el Estado organizará un sistema de planeación democrática que a su vez refleje solidez, dinamismo, competitividad, permanencia y equidad al crecimiento de la economía.

De igual forma señala que la planeación será democrática y deliberativa, respaldada en mecanismos de participación que permitan recabar las aspiraciones y demandas de la sociedad para incorporarlas al plan y los programas de desarrollo.

Ley General de Contabilidad Gubernamental

El numeral 54 de dicha ley establece que la información presupuestaria y programática que forme parte de la cuenta pública deberá relacionarse con los objetivos y prioridades de la planeación del desarrollo; asimismo, señala que se deberán utilizar indicadores que permitan determinar el cumplimiento de las metas y objetivos de cada uno de los programas, así como vincular los mismos con la planeación del desarrollo.

Ley de Disciplina Financiera de las Entidades Federativas y los Municipios

El artículo 5 de la ley determina que, además de otros criterios, las iniciativas de las Leyes de Ingresos y los proyectos de Presupuestos de Egresos de las Entidades Federativas deberán ser congruentes con los planes estatales de desarrollo y los programas derivados de los mismos.

Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Puebla

De acuerdo a lo establecido en el artículo 107 de la Constitución local, en el estado de Puebla se organizará un Sistema de Planeación del Desarrollo, que será democrático y que se integrará con los planes y programas de desarrollo de carácter estatal, regional, municipal y aquellas especiales a considerar. Aunado a ello, alude la recolección de las demandas ciudadanas, a través de los mecanismos establecidos en las leyes correspondientes, así como la participación de los particulares y del sector social para considerarla en los planes y programas de desarrollo.

Ley de Planeación para el Desarrollo del Estado de Puebla

Dentro de la Ley de Planeación para el Desarrollo del Estado de Puebla vigente, se establece en el artículo 9 las atribuciones de los Titulares de las Dependencias y Entidades de la Administración Pública Estatal el dar cumplimiento a los Documentos Rectores y a los Derivados del Plan Estatal de Desarrollo, participar en su elaboración, así como atender sus respectivos objetivos, estrategias, metas, líneas de acción e indicadores que se consideren.

De acuerdo con el artículo 17 de dicha ley, el Sistema Estatal de Planeación Democrática, se diseñará y ejecutará con base en los principios de igualdad; igualdad sustantiva; interés superior de la niñez; libre determinación y autonomía; participación social; perspectiva de género; preservación y el perfeccionamiento del régimen democrático, republicano, federal y representativo de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; pro persona; diversidad; sostenibilidad; sustentabilidad; transparencia y acceso a la información;





apertura; y transversalidad.

En su numeral 32, se encuentran definidos los conceptos de los Documentos derivados del Plan Estatal de Desarrollo; por otro lado, en el numeral 35 se encuentran establecidas las consideraciones a cumplir de dichos documentos, tales como su alineación, cumplimiento, estructura, mecanismos, responsables, coordinación interinstitucional, entre otros.

Finalmente, el artículo 37 define la estructura que deberán contener los Documentos derivados del Plan Estatal de Desarrollo, en la que se consideran como elementos mínimos los ejes, temáticas, objetivos, estrategias, líneas de acción, indicadores y metas.

Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de Puebla.

En la Ley Orgánica de la Administración Pública del estado de Puebla se establecen las facultades y atribuciones de la Secretaría de Infraestructura en el artículo 41, específicamente en materia de planeación estratégica en su fracción V que establece que la Secretaría de Infraestructura deberá realizar la planeación, dirección, control, aplicación, ejecución y evaluación de programas y proyectos regionales, subregionales, parciales, especiales, institucionales e integrales, en materia de infraestructura, comunicaciones, obra pública y presupuesto participativo, directamente o en coordinación con las diferentes autoridades federales, estatales y municipales.



9 |

Programas
Especiales
Infraestructura

Hacer historia. Hacer futuro.



2. Regionalización



El enfoque Regional del Plan Estatal de Desarrollo (PED), cuyo propósito es promover un desarrollo equilibrado en el Estado, impulsando el crecimiento de las regiones y fortaleciendo a los municipios del Estado a través de los Ejes de Gobierno y los Enfoques Transversales, es retomado por el Programa Especial de Infraestructura (PEI), pues se considera que una condición para la mejora de la calidad de vida de los poblanos, es a través del acceso y disfrute de infraestructura adecuada, y esto sólo es posible si se generan sinergias que permitan, que incluso en los lugares de más difícil acceso, cuenten con las condiciones, productos y servicios que les permitan satisfacer sus necesidades básicas, siempre teniendo en cuenta que éstas varían de acuerdo a las características de la población; ya que, si bien es cierto, la pobreza es un problema generalizado y se mide de acuerdo a las carencias sociales, la forma de atacarla debe ser diferenciada y de acuerdo a las condiciones socioeconómicas y culturales del lugar donde se incide.

Tomando esto en consideración, se presentan las siguientes infografías por región donde se puede observar la situación actual de los municipios que la conforman, y, en el caso específico de la infraestructura, se identifican las zonas con mayor problema de transitabilidad.

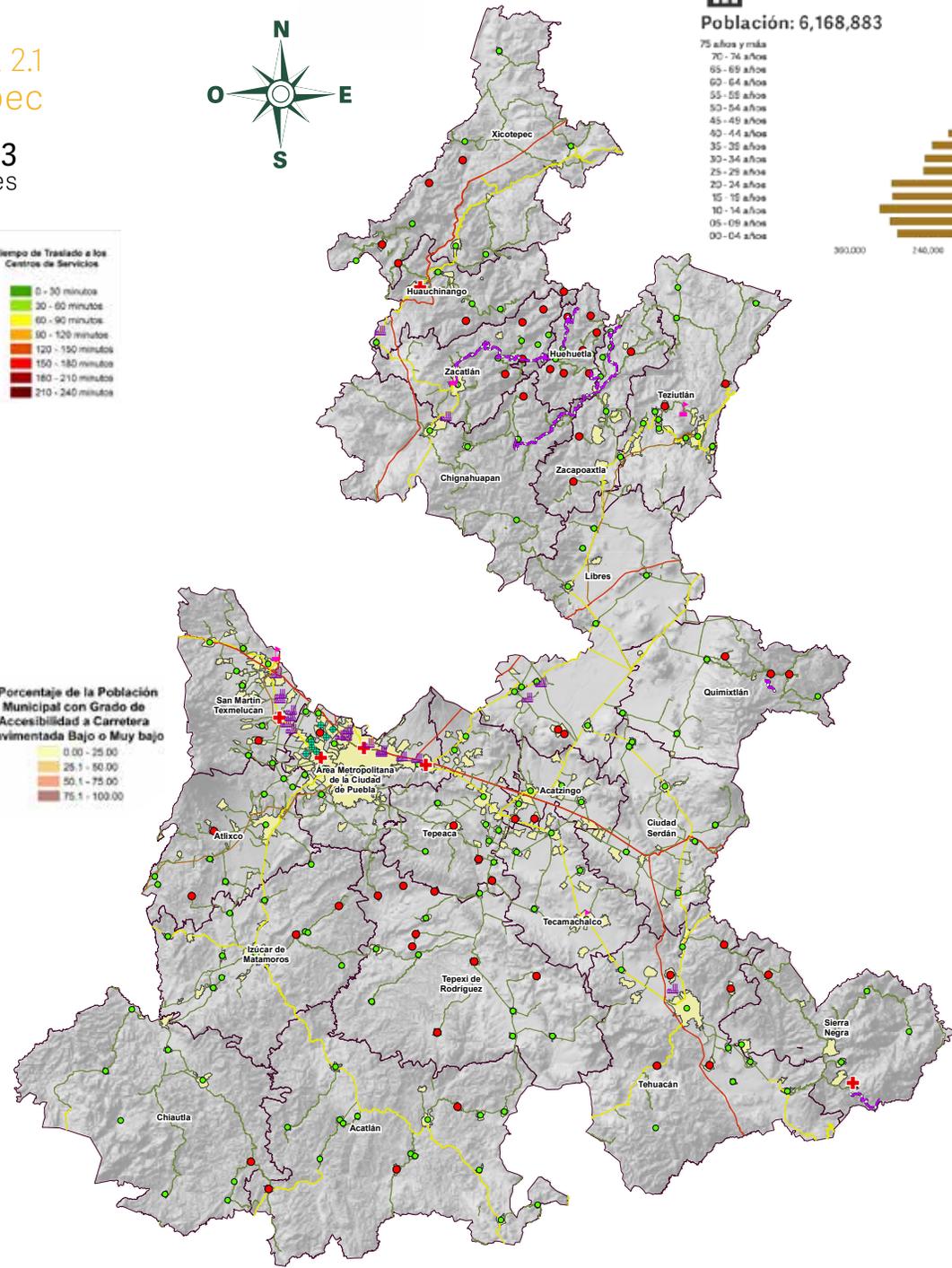
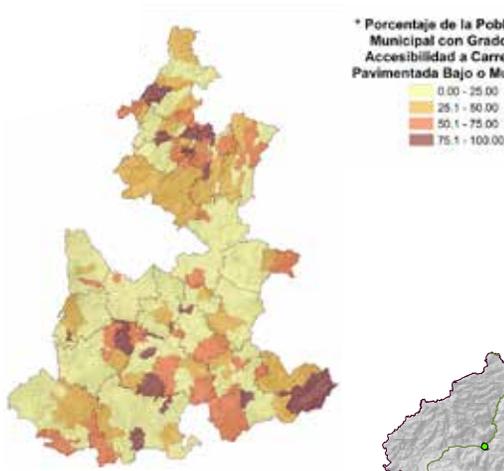
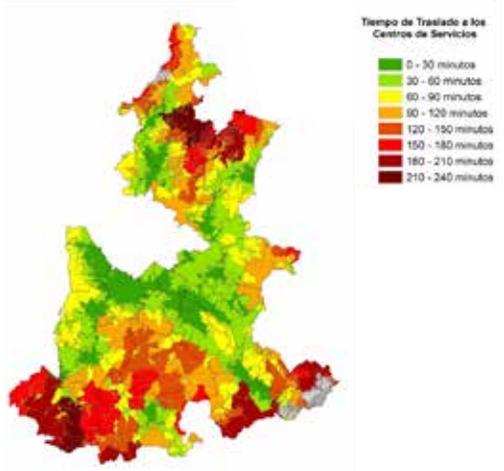
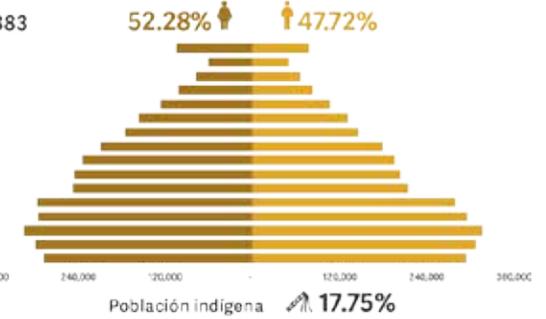
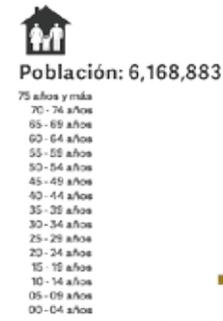
10

Programas
Especiales
Infraestructura

Hacer historia. Hacer futuro.

Mapa 2.1
Región 1 Xicoteppec

217 Municipios 6,168,883 Habitantes



Salud

Unidades medicas	1,368
Consulta externa	1,292
Hospitalización general	9
Hospitalización especializada	67

Educación

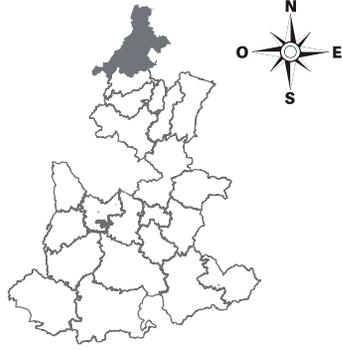
Grado promedio de escolaridad	8.49
Población analfabeta	5.87%
Escuelas en el Estado	14,906
Preescolar	36.59%
Primaria	31.18%
Secundaria	15.90%
Media superior	12.17%
Superior	3.93%
Otros	0.23%

Carreteras

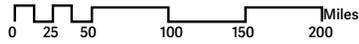
Federal Cuota	652.24
Federal Libre	1,152.33
Estatad Cuota	207.30
Estatad Libre	3,851.92
Total	5863.79 km.

11 Programas Especiales Infraestructura

Mapa 2.1 Región 1 Xicoteppec

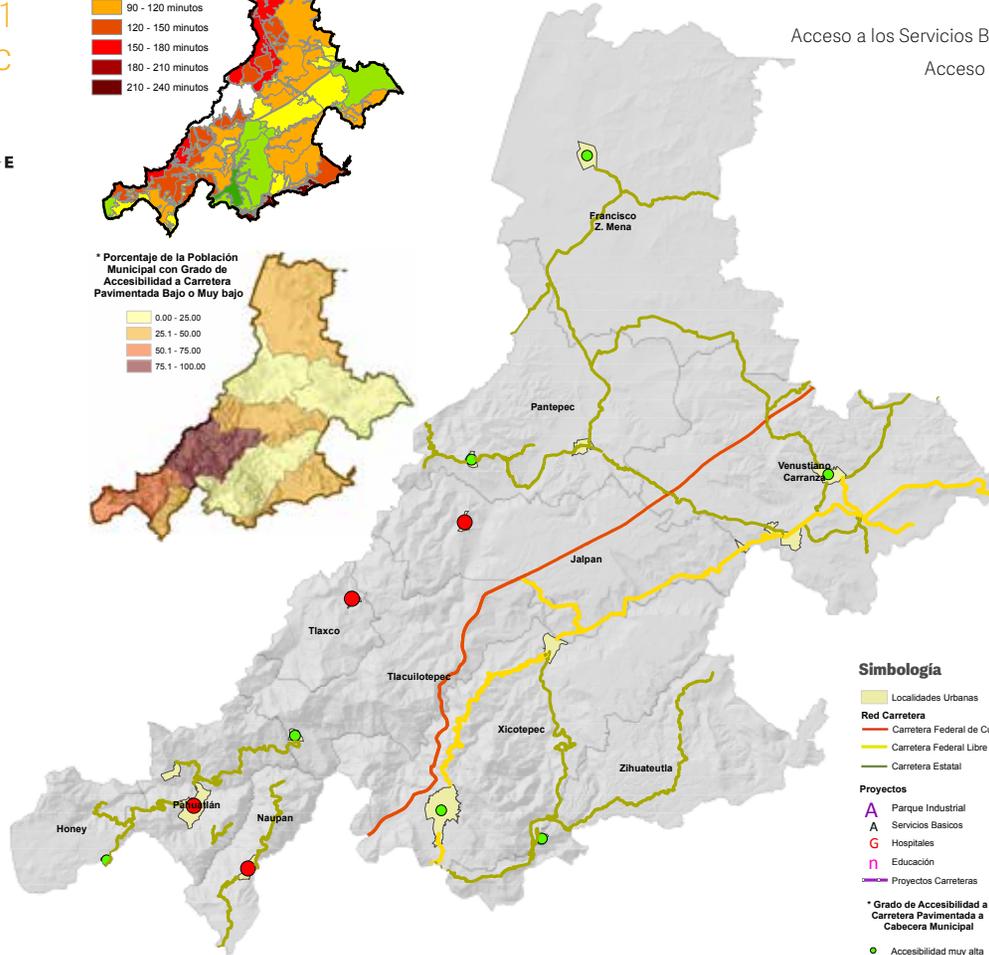
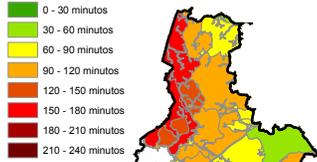


11 Municipios **232,395** Habitantes



Fuente: Marco Geoestadístico 2015, Conjunto de Datos Vectoriales de Carreteras y Vialidades INEGI. Red Nacional de Caminos 2019. *Coneval Medición de Pobreza, Accesibilidad a Carretera Pavimentada

Tiempo de Traslado a los Centros de Servicio



Simbología

- Localidades Urbanas
- Red Carretera
 - Carretera Federal de Cuota
 - Carretera Federal Libre
 - Carretera Estatal
- Proyectos
 - Parque Industrial
 - Servicios Básicos
 - Hospitales
 - Educación
 - Proyectos Carreteras
- * Grado de Accesibilidad a Carretera Pavimentada a Cabecera Municipal
 - Accesibilidad muy alta
 - Accesibilidad baja

Acceso a la Seguridad Social	13.83%
Calidad y Espacios de la Vivienda	22.71%
Acceso a la Alimentación	26.11%
Rezago Educativo	28.73%
Acceso a los Servicios Básicos de la Vivienda	56.82%
Acceso a la Seguridad Social	85.05%

Salud

Tasa de mortalidad infantil	Tasa de mortalidad general
8	6
Unidades medicas	88
Consulta externa	83
Hospitalización general	5
Hospitalización especializada	0

Educación

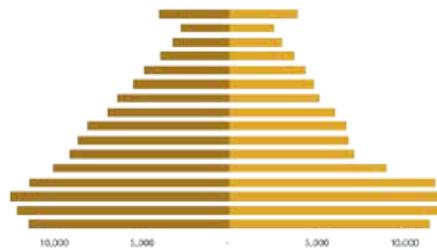
Grado promedio de escolaridad	6.42
Población analfabeta	14.50%
Escuelas totales	914
Preescolar	34.03%
Primaria	34.68%
Secundaria	18.05%
Media superior	12.47%
Superior	0.66%
Otros	0.11%



Población: 232,395

75 años y más
70 - 74 años
65 - 69 años
60 - 64 años
55 - 59 años
50 - 54 años
45 - 49 años
40 - 44 años
35 - 39 años
30 - 34 años
25 - 29 años
20 - 24 años
15 - 19 años
10 - 14 años
05 - 09 años
00 - 04 años

52.14% 48.86%

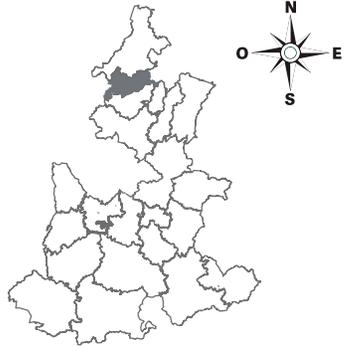


Población indígena 28.68%

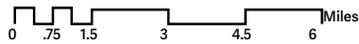
Carreteras

Federal Cuota	81.59 km.
Federal Libre	86.10 km.
Estatual Cuota	0
Estatual Libre	282.80 km.
Total	450.50 km.
Carreteras Cuota	81.59 km.
Carreteras Libre	368.91 km.

Mapa 2.2 Región 2 Huauchinango

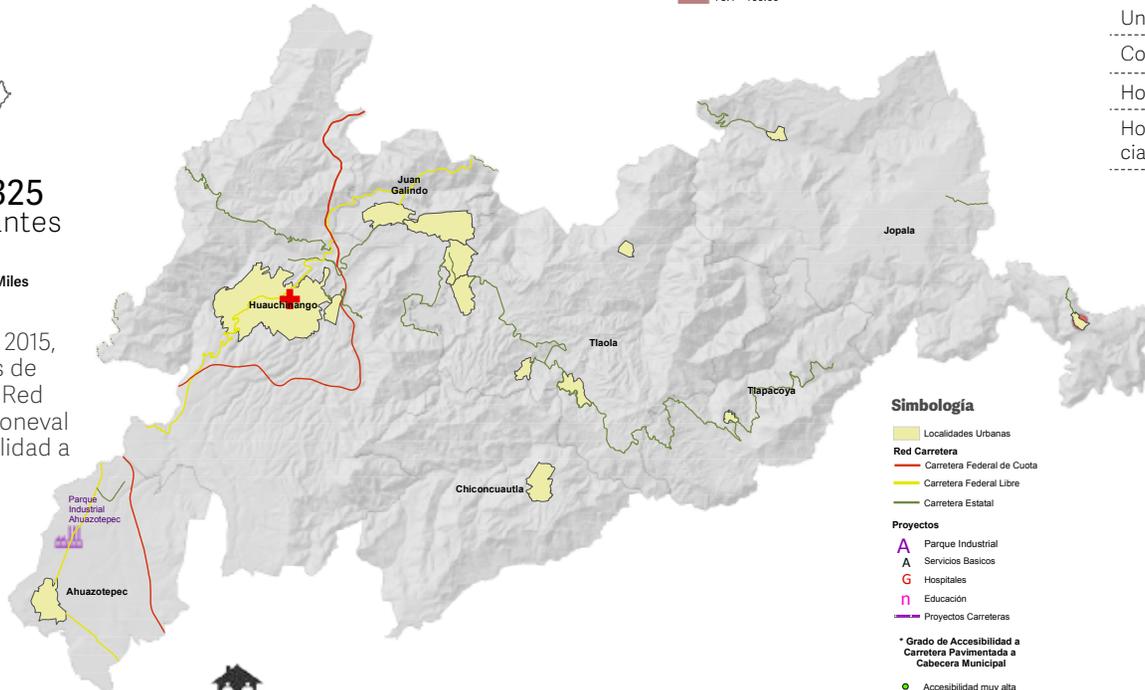
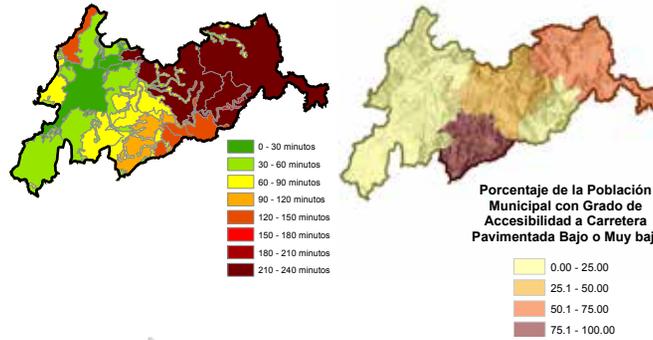


7 Municipios **181,325** Habitantes



Fuente: Marco Geoestadístico 2015, Conjunto de Datos Vectoriales de Carreteras y Vialidades INEGI. Red Nacional de Caminos 2019. *Coneval Medición de Pobreza, Accesibilidad a Carretera Pavimentada

Tiempo de Traslado a los Centros de Servicio



Población: 181,325

75 años y más
70 - 74 años
65 - 69 años
60 - 64 años
55 - 59 años
50 - 54 años
45 - 49 años
40 - 44 años
35 - 39 años
30 - 34 años
25 - 29 años
20 - 24 años
15 - 19 años
10 - 14 años
05 - 09 años
00 - 04 años



Acceso a la Seguridad Social	13.82%
Calidad y Espacios de la Vivienda	21.97%
Acceso a la Alimentación	20.43%
Rezago Educativo	24.32%
Acceso a los Servicios Básicos de la Vivienda	39.26%
Acceso a la Seguridad Social	78.91%

Salud

Tasa de mortalidad infantil	Tasa de mortalidad general
16	5
Unidades medicas	58
Consulta externa	53
Hospitalización general	5
Hospitalización especializada	0

Educación

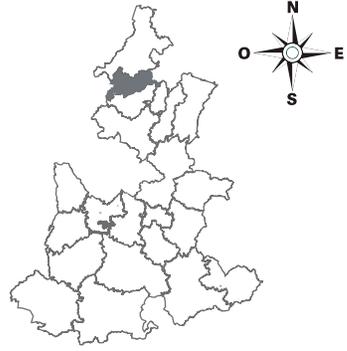
Grado promedio de escolaridad	6.65
Población analfabeta	14.51%
Escuelas totales	524
Preescolar	34.35%
Primaria	31.11%
Secundaria	17.94%
Media superior	13.55%
Superior	2.67%
Otros	0.38%

Carreteras

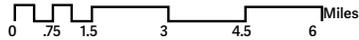
Federal Cuota	43.18 km.
Federal Libre	39.87 km.
Estatad Cuota	0
Estatad Libre	92.17 km.
Total	175.22 km.
Carreteras Cuota	43.18 km.
Carreteras Libre	132.04 km.



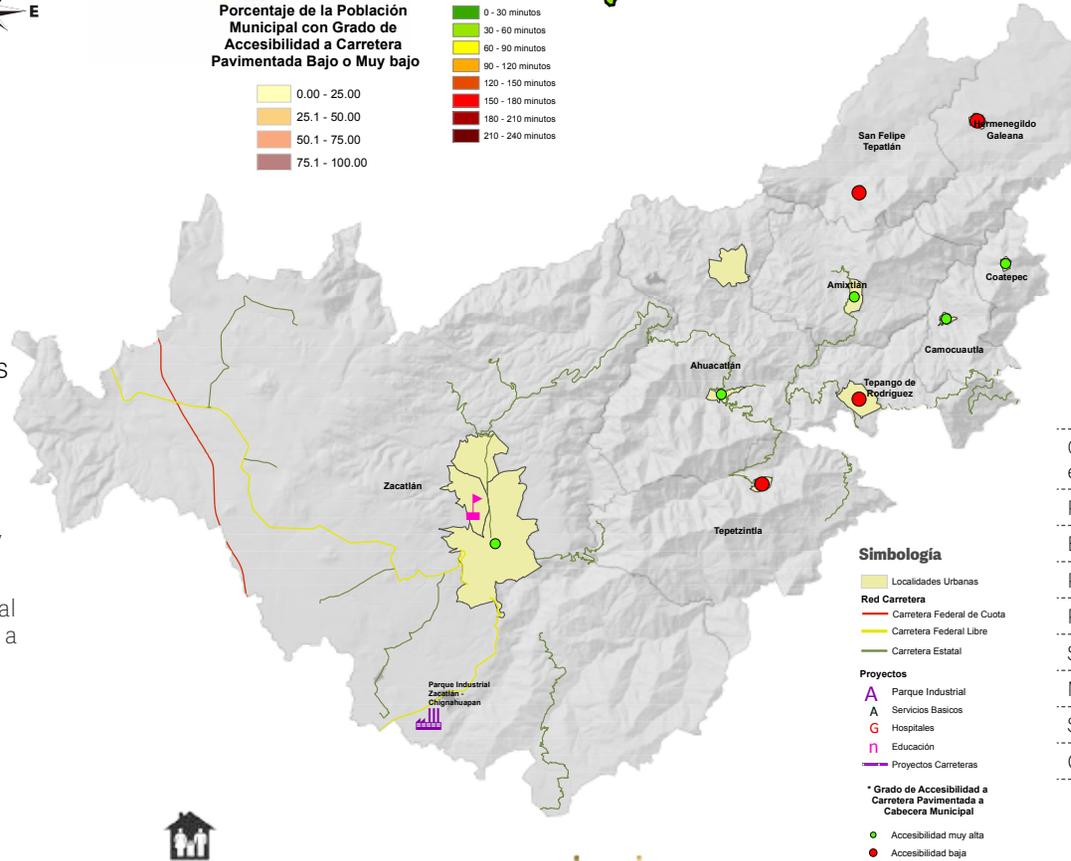
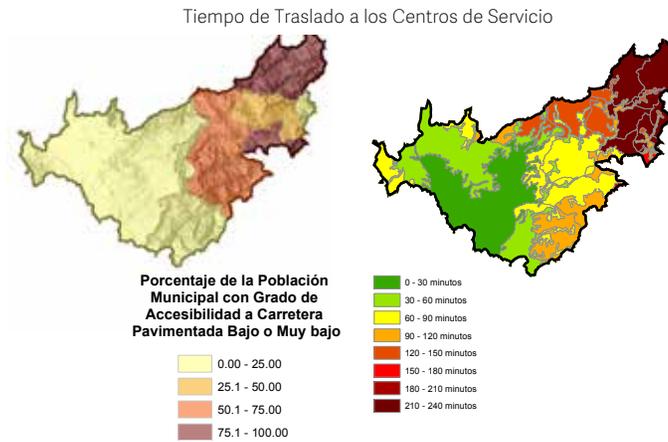
Mapa 2.3 Región 3 Zacatlán



9 Municipios 133,324 Habitantes



Fuente: Marco Geoestadístico 2015, Conjunto de Datos Vectoriales de Carreteras y Vialidades INEGI. Red Nacional de Caminos 2019. *Coneval Medición de Pobreza, Accesibilidad a Carretera Pavimentada



Acceso a la Seguridad Social	10.79%
Calidad y Espacios de la Vivienda	25.98%
Acceso a la Alimentación	17.98%
Rezago Educativo	28.26%
Acceso a los Servicios Básicos de la Vivienda	50.75%
Acceso a la Seguridad Social	83.15%

Salud

Tasa de mortalidad infantil	Tasa de mortalidad general
13	6
Unidades medicas	60
Consulta externa	53
Hospitalización general	3
Hospitalización especializada	0

Educación

Grado promedio de escolaridad	5.62
Población analfabeta	18.51%
Escuelas totales	498
Preescolar	34.54%
Primaria	30.32%
Secundaria	18.07%
Media superior	13.25%
Superior	2.81%
Otros	1.00%

Carreteras

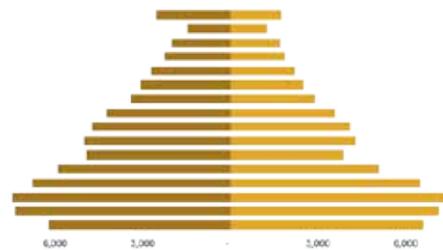
Federal Cuota	12.21 km.
Federal Libre	36.83 km.
Estatad Cuota	0
Estatad Libre	146.33 km.
Total	195.37 km.
Carreteras Cuota	12.21 km.
Carreteras Libre	183.16 km.



Población: 133,324

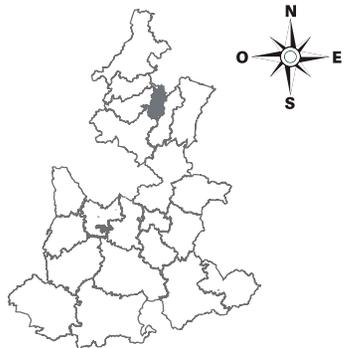
- 75 años y más
- 70 - 74 años
- 65 - 69 años
- 60 - 64 años
- 55 - 59 años
- 50 - 54 años
- 45 - 49 años
- 40 - 44 años
- 35 - 39 años
- 30 - 34 años
- 25 - 29 años
- 20 - 24 años
- 15 - 19 años
- 10 - 14 años
- 05 - 09 años
- 00 - 04 años

52.67% 47.32%

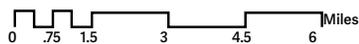


Población indígena 49.12%

Mapa 2.4 Región 4 Huehuetla



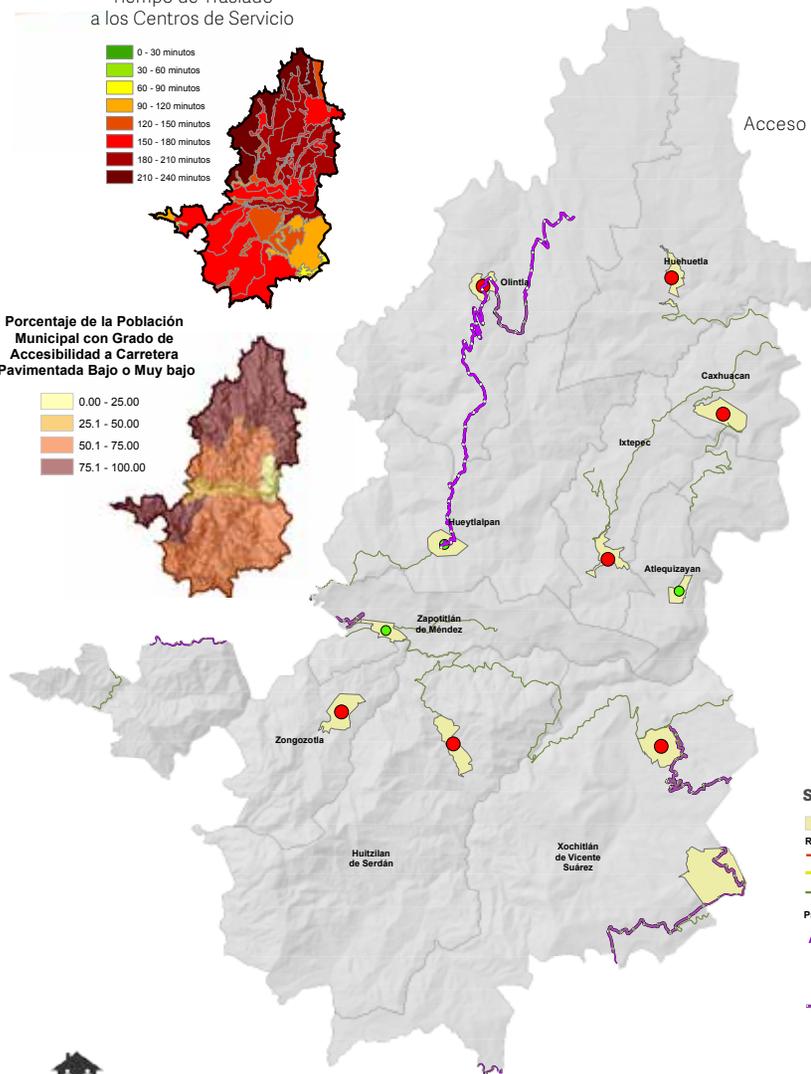
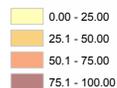
10 Municipios **86,887** Habitantes



Fuente: Marco Geoestadístico 2015, Conjunto de Datos Vectoriales de Carreteras y Vialidades INEGI. Red Nacional de Caminos 2019. *Coneval Medición de Poblza, Accesibilidad a Carretera Pavimentada



Porcentaje de la Población Municipal con Grado de Accesibilidad a Carretera Pavimentada Bajo o Muy bajo



Simbología

- Localidades Urbanas
- Red Carretera
 - Carretera Federal de Cuota
 - Carretera Federal Libre
 - Carretera Estatal
- Proyectos
 - Parque Industrial
 - Servicios Básicos
 - Hospitales
 - Educación
 - Proyectos Carreteras
- * Grado de Accesibilidad a Carretera Pavimentada a Cabecera Municipal
 - Accesibilidad muy alta
 - Accesibilidad baja

Acceso a la Seguridad Social	9.17%
Calidad y Espacios de la Vivienda	33.70%
Acceso a la Alimentación	23.40%
Rezago Educativo	40.85%
Acceso a los Servicios Básicos de la Vivienda	79.45%
Acceso a la Seguridad Social	86.99%

Salud

Tasa de mortalidad infantil	Tasa de mortalidad general
8	6
Unidades medicas	43
Consulta externa	40
Hospitalización general	3
Hospitalización especializada	0

Educación

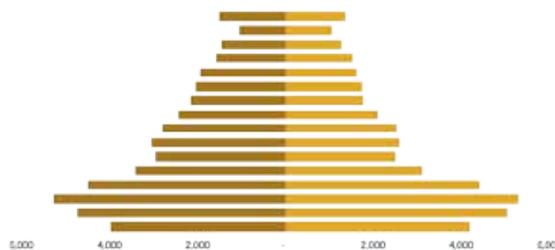
Grado promedio de escolaridad	5.55
Población analfabeta	28.06%
Escuelas totales	292
Preescolar	36.99%
Primaria	33.22%
Secundaria	15.41%
Media superior	13.36%
Superior	0.68%
Otros	0.34%



Población: 86,887

75 años y más
70 - 74 años
65 - 69 años
60 - 64 años
55 - 59 años
50 - 54 años
45 - 49 años
40 - 44 años
35 - 39 años
30 - 34 años
25 - 29 años
20 - 24 años
15 - 19 años
10 - 14 años
05 - 09 años
00 - 04 años

51.43% 48.57%

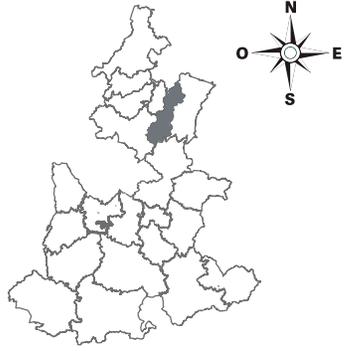


Población indígena 94.31%

15

Programas Especiales
Infraestructura

Mapa 2.5 Región 5 Zacapoaxtla



9 Municipios **158,416** Habitantes

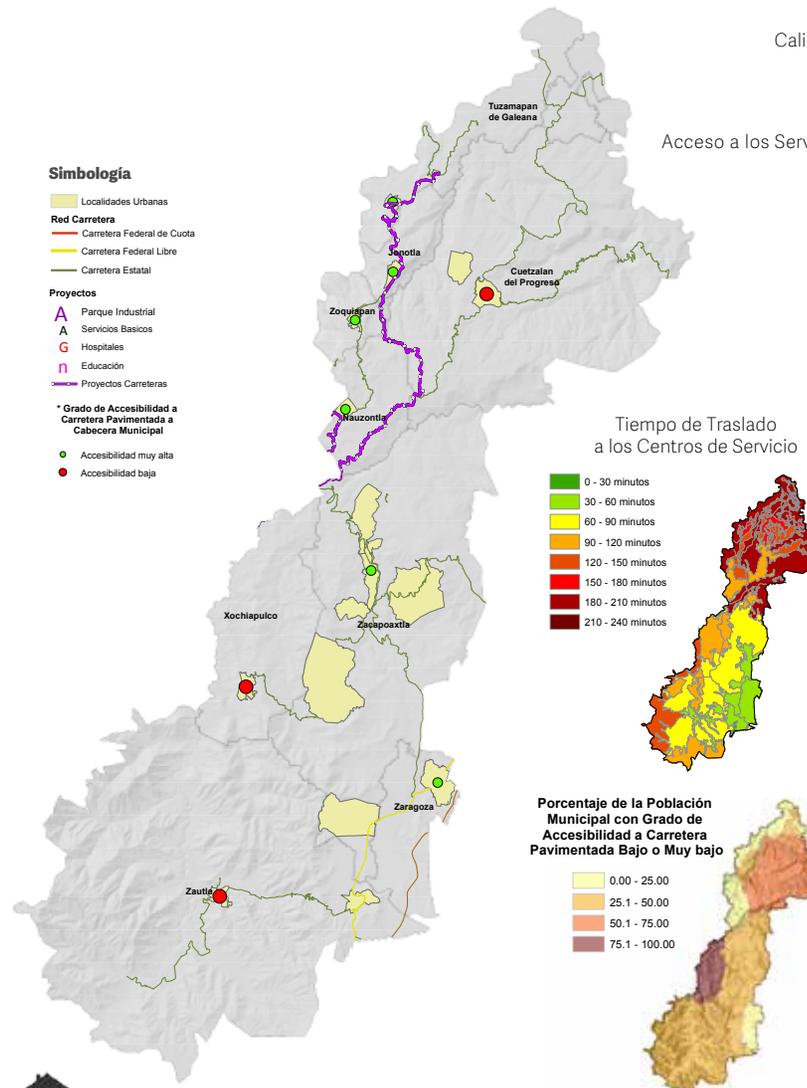


Fuente: Marco Geoestadístico 2015, Conjunto de Datos Vectoriales de Carreteras y Vialidades INEGI. Red Nacional de Caminos 2019. *Coneval Medición de Poblza, Accesibilidad a Carretera Pavimentada

Simbología

- Localidades Urbanas
- Red Carretera**
 - Carretera Federal de Cuota
 - Carretera Federal Libre
 - Carretera Estatal
- Proyectos**
 - Parque Industrial
 - Servicios Básicos
 - Hospitales
 - Educación
 - Proyectos Carreteras

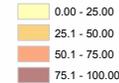
- *Grado de Accesibilidad a Carretera Pavimentada a Cabecera Municipal
 - Accesibilidad muy alta
 - Accesibilidad baja



Tiempo de Traslado a los Centros de Servicio



Porcentaje de la Población Municipal con Grado de Accesibilidad a Carretera Pavimentada Bajo o Muy bajo



Acceso a la Seguridad Social	12.60%
Calidad y Espacios de la Vivienda	23.53%
Acceso a la Alimentación	22.82%
Rezago Educativo	26.82%
Acceso a los Servicios Básicos de la Vivienda	61.87%
Acceso a la Seguridad Social	80.91%

Salud

Tasa de mortalidad infantil	Tasa de mortalidad general
12	6
Unidades medicas	69
Consulta externa	66
Hospitalización general	3
Hospitalización especializada	0

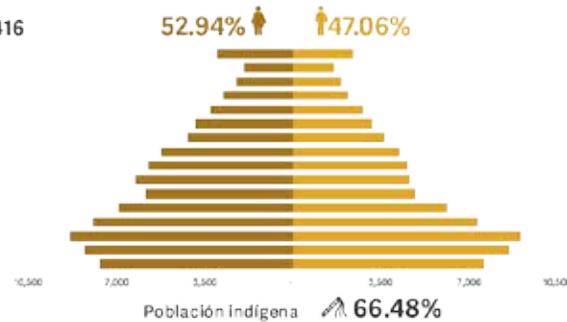
Educación

Grado promedio de escolaridad	6.86
Población analfabeta	13.98%
Escuelas totales	688
Preescolar	37.94%
Primaria	33.87%
Secundaria	15.26%
Media superior	10.32%
Superior	2.18%
Otros	0.44%



Población: 158,416

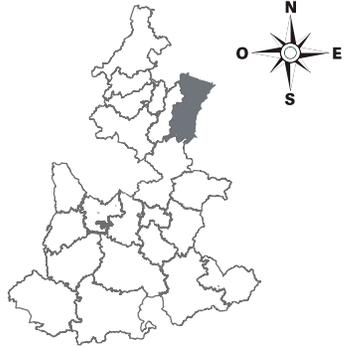
- 75 años y más
- 70 - 74 años
- 65 - 69 años
- 60 - 64 años
- 55 - 59 años
- 50 - 54 años
- 45 - 49 años
- 40 - 44 años
- 35 - 39 años
- 30 - 34 años
- 25 - 29 años
- 20 - 24 años
- 15 - 19 años
- 10 - 14 años
- 05 - 09 años
- 00 - 04 años



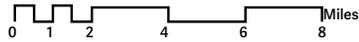
16

Programas Especiales
Infraestructura

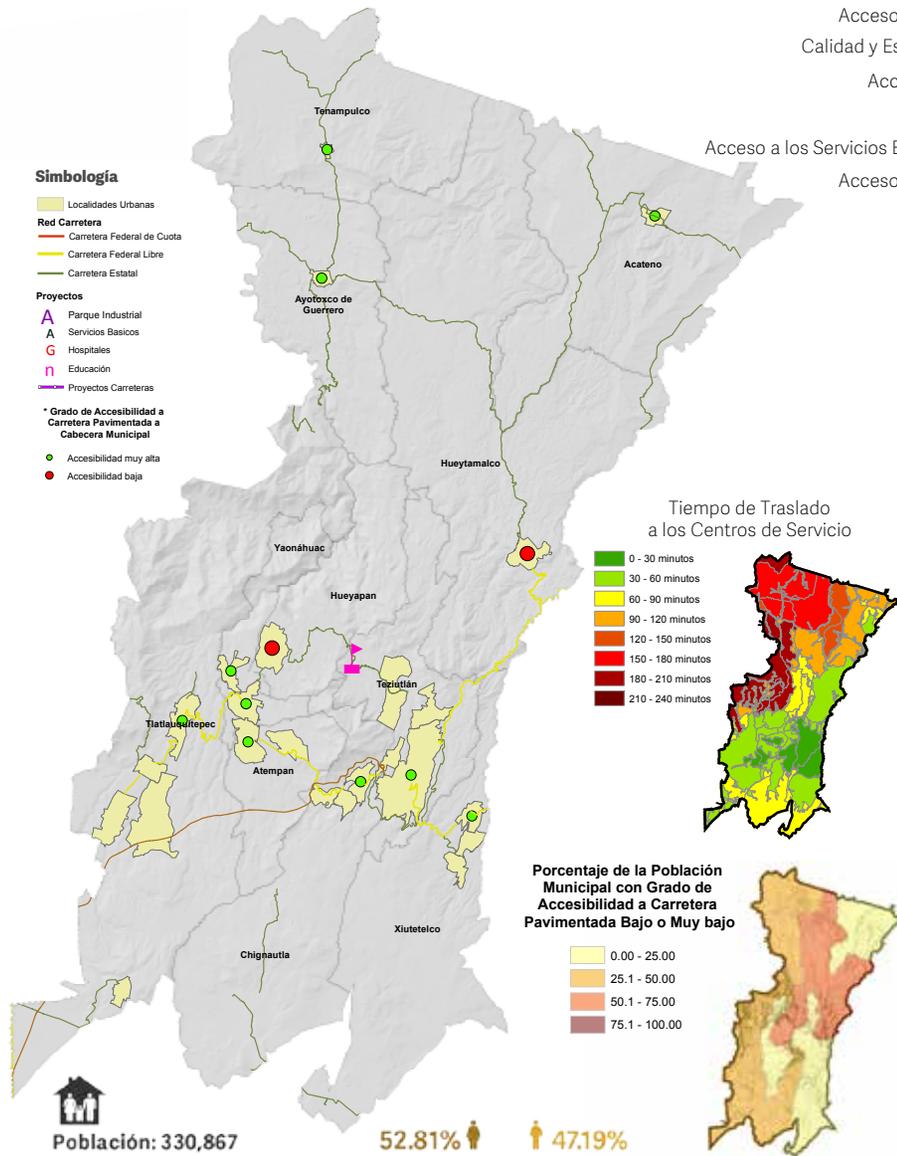
Mapa 2.6
Región 6 Tezuitlán



12 Municipios **330,867** Habitantes



Fuente: Marco Geoestadístico 2015, Conjunto de Datos Vectoriales de Carreteras y Vialidades INEGI. Red Nacional de Caminos 2019. *Coneval Medición de Pobreza, Accesibilidad a Carretera Pavimentada

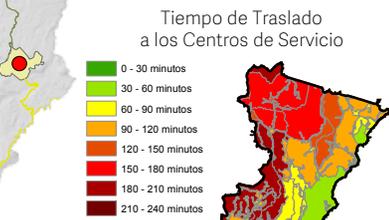


Salud

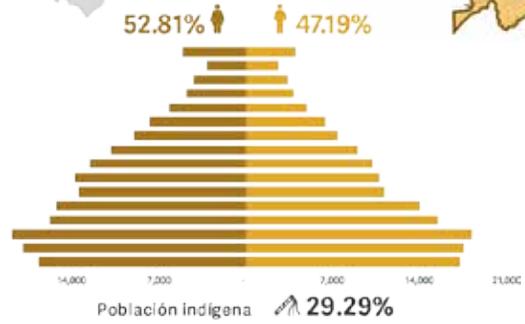
Tasa de mortalidad infantil	Tasa de mortalidad general
19	6
Unidades medicas	94
Consulta externa	89
Hospitalización general	5
Hospitalización especializada	0

Educación

Grado promedio de escolaridad	7.35
Población analfabeta	10.86%
Escuelas totales	1043
Preescolar	38.93%
Primaria	33.08%
Secundaria	14.86%
Media superior	10.35%
Superior	2.30%
Otros	0.48%

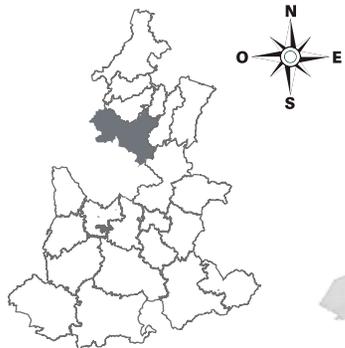


Población: 330,867

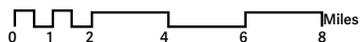


- 75 años y más
- 70 - 74 años
- 65 - 69 años
- 60 - 64 años
- 55 - 59 años
- 50 - 54 años
- 45 - 49 años
- 40 - 44 años
- 35 - 39 años
- 30 - 34 años
- 25 - 29 años
- 20 - 24 años
- 15 - 19 años
- 10 - 14 años
- 05 - 09 años
- 00 - 04 años

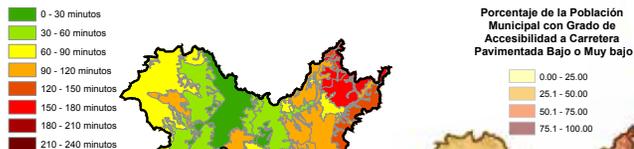
Mapa 2.7 Región 7 Chignahuapan



12 Municipios
330,867 Habitantes



Fuente: Marco Geoestadístico 2015, Conjunto de Datos Vectoriales de Carreteras y Vialidades INEGI. Red Nacional de Caminos 2019. *Coneval Medición de Pobreza, Accesibilidad a Carretera Pavimentada



Salud

Tasa de mortalidad infantil	Tasa de mortalidad general
10	5
Unidades medicas	69
Consulta externa	66
Hospitalización general	3
Hospitalización especializada	0

Educación

Grado promedio de escolaridad	6.6
Población analfabeta	13.11%
Escuelas totales	685
Preescolar	35.91%
Primaria	36.06%
Secundaria	17.23%
Media superior	9.64%
Superior	1.17%
Otros	0.00%

Carreteras

Federal Cuota	44.45 km.
Federal Libre	153.91 km.
Estatad Cuota	24.79 km.
Estatad Libre	191.60 km.
Total	414.75 km.
Carreteras Cuota	69.24 km.
Carreteras Libre	345.51 km.

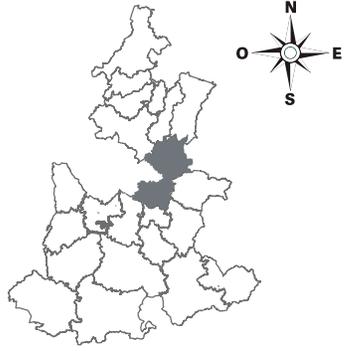


Población: 132,784

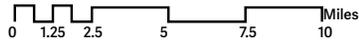
75 años y más
70 - 74 años
65 - 69 años
60 - 64 años
55 - 59 años
50 - 54 años
45 - 49 años
40 - 44 años
35 - 39 años
30 - 34 años
25 - 29 años
20 - 24 años
15 - 19 años
10 - 14 años
05 - 09 años
00 - 04 años



Mapa 2.8
Región 8 Libres

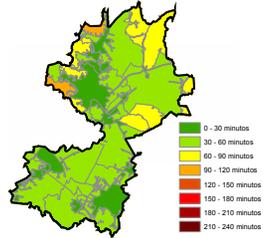


11 Municipios 188,408 Habitantes

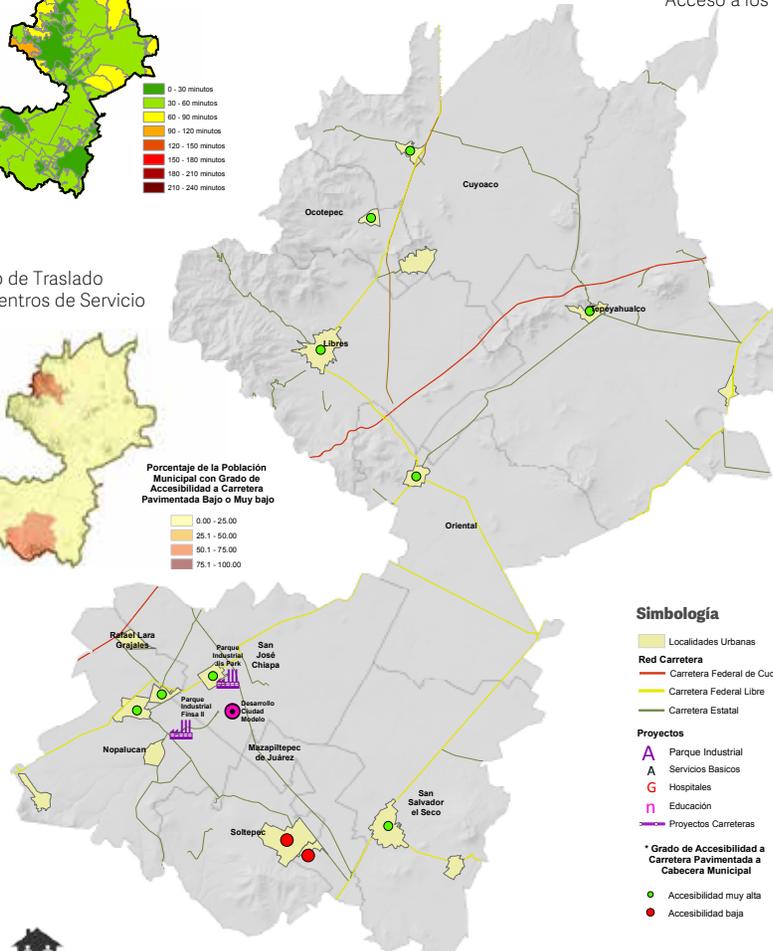
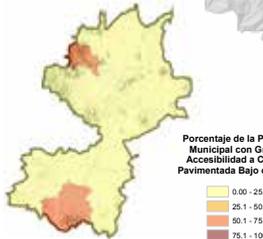


Fuente: Marco Geoestadístico 2015, Conjunto de Datos Vectoriales de Carreteras y Vialidades INEGI. Red Nacional de Caminos 2019. *Coneval Medición de Pobreza, Accesibilidad a Carretera Pavimentada

Tiempo de Traslado a los Centros de Servicio



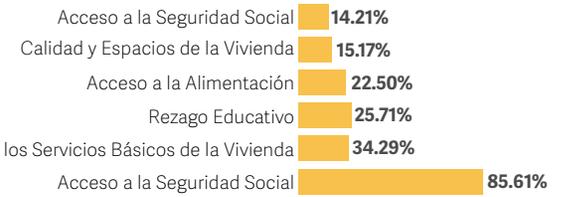
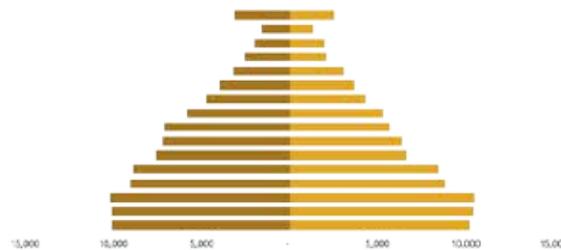
Tiempo de Traslado a los Centros de Servicio



Población: 188,408



51.67% 48.33%



Salud

Tasa de mortalidad infantil	Tasa de mortalidad general
16	5
Unidades medicas	61
Consulta externa	57
Hospitalización general	4
Hospitalización especializada	0

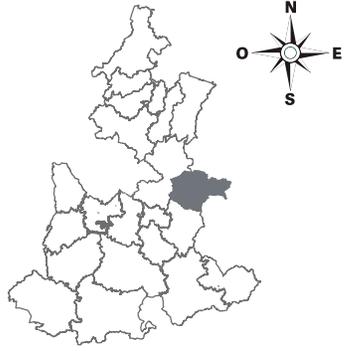
Educación

Grado promedio de escolaridad	7.16
Población analfabeta	9.20%
Escuelas totales	424
Preescolar	35.38%
Primaria	32.55%
Secundaria	17.92%
Media superior	11.08%
Superior	1.89%
Otros	1.18%

Carreteras

Federal Cuota	44.45 km.
Federal Libre	153.91 km.
Estatad Cuota	24.79 km.
Estatad Libre	191.60 km.
Total	414.75 km.
Carreteras Cuota	69.24 km.
Carreteras Libre	345.51 km.

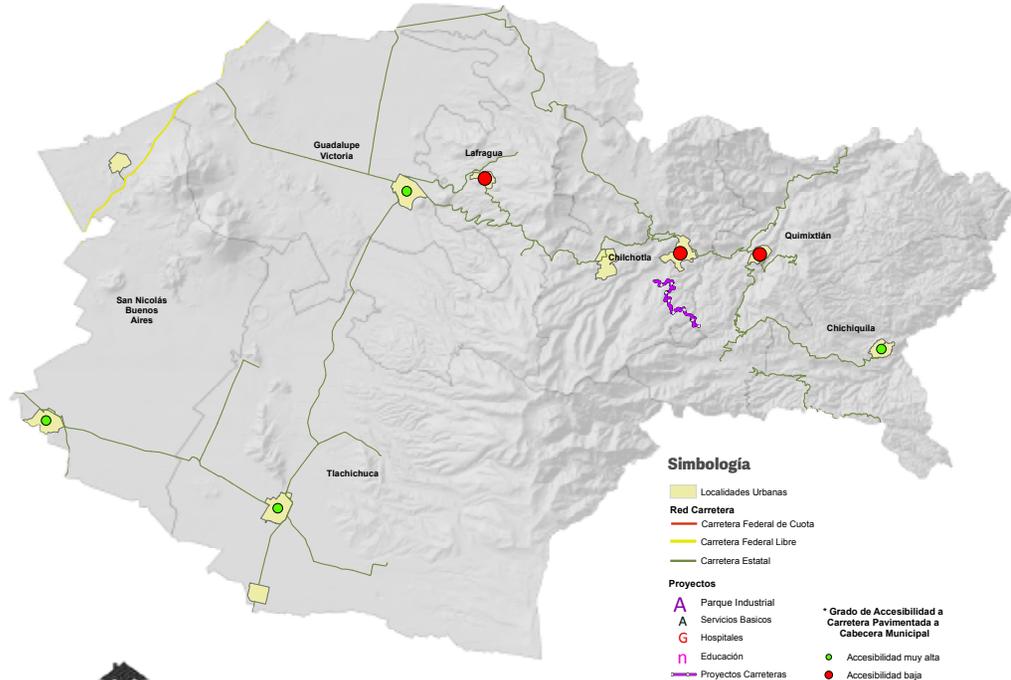
Mapa 2.9
Región 9 Quimixtlán



7 Municipios 131,789 Habitantes



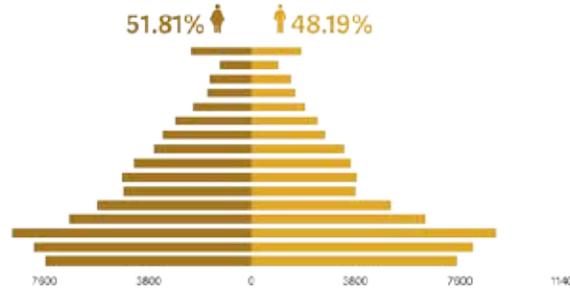
Fuente: Marco Geoestadístico 2015, Conjunto de Datos Vectoriales de Carreteras y Vialidades INEGI. Red Nacional de Caminos 2019. *Coneval Medición de Poblza, Accesibilidad a Carretera Pavimentada



Población: 131,789

75 años y más
70 - 74 años
65 - 69 años
60 - 64 años
55 - 59 años
50 - 54 años
45 - 49 años
40 - 44 años
35 - 39 años
30 - 34 años
25 - 29 años
20 - 24 años
15 - 19 años
10 - 14 años
05 - 09 años
00 - 04 años

51.81% 48.19%



Población indígena 12.35%

Acceso a la Seguridad Social	10.06%
Calidad y Espacios de la Vivienda	15.86%
Acceso a la Alimentación	21.38%
Rezago Educativo	34.94%
Acceso a los Servicios Básicos de la Vivienda	44.88%
Acceso a la Seguridad Social	89.72%

Salud

Tasa de mortalidad infantil	Tasa de mortalidad general
6	5
Unidades medicas	52
Consulta externa	50
Hospitalización general	2
Hospitalización especializada	0

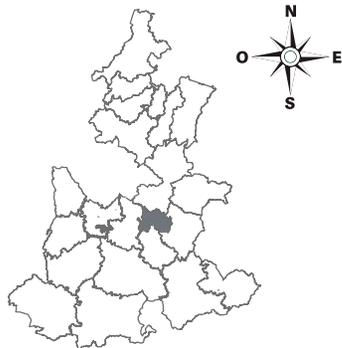
Educación

Grado promedio de escolaridad	5.74
Población analfabeta	18.46%
Escuelas totales	487
Preescolar	36.55%
Primaria	35.11%
Secundaria	18.48%
Media superior	9.45%
Superior	0.41%
Otros	0.00%

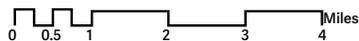
Carreteras

Federal Cuota	0 km.
Federal Libre	26.04 km.
Estatad Cuota	0 km.
Estatad Libre	218.25 km.
Total	244.29 km.
Carreteras Cuota	0 km.
Carreteras Libre	244.29 km.

Mapa 2.10 Región 10 Acatzingo



6 Municipios **182,915** Habitantes



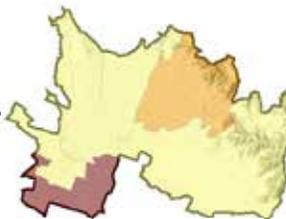
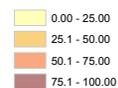
Fuente: Marco Geoestadístico 2015, Conjunto de Datos Vectoriales de Carreteras y Vialidades INEGI. Red Nacional de Caminos 2019. *Coneval Medición de Poblaza, Accesibilidad a Carretera Pavimentada

Tiempo de Traslado a los Centros de Servicio



Tiempo de Traslado a los Centros de Servicio

Porcentaje de la Población Municipal con Grado de Accesibilidad a Carretera Pavimentada Bajo o Muy bajo



Simbología

- Localidades Urbanas
- Red Carretera
 - Carretera Federal de Cuota
 - Carretera Federal Libre
 - Carretera Estatal

Proyectos

- Parque Industrial
- A Servicios Básicos
- G Hospitales
- n Educación
- Proyectos Carreteras

* Grado de Accesibilidad a Carretera Pavimentada a Cabecera Municipal

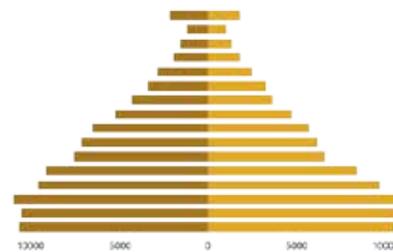
- Accesibilidad muy alta
- Accesibilidad baja



Población: 182,915

- 75 años y más
- 70 - 74 años
- 65 - 69 años
- 60 - 64 años
- 55 - 59 años
- 50 - 54 años
- 45 - 49 años
- 40 - 44 años
- 35 - 39 años
- 30 - 34 años
- 25 - 29 años
- 20 - 24 años
- 15 - 19 años
- 10 - 14 años
- 05 - 09 años
- 00 - 04 años

51.49% 48.51%



Población Indígena 0.78%

Acceso a la Seguridad Social	27.44%
Calidad y Espacios de la Vivienda	15.94%
Acceso a la Alimentación	27.25%
Rezago Educativo	34.10%
Acceso a los Servicios Básicos de la Vivienda	26.87%
Acceso a la Seguridad Social	92.56%

Salud

Tasa de mortalidad infantil	Tasa de mortalidad general
8	4
Unidades medicas	31
Consulta externa	30
Hospitalización general	1
Hospitalización especializada	0

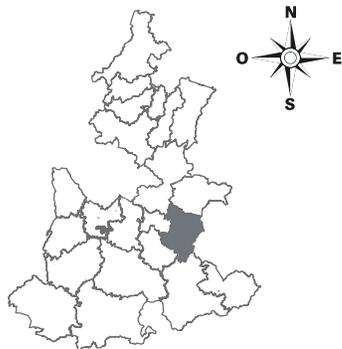
Educación

Grado promedio de escolaridad	6.65
Población analfabeta	10.75%
Escuelas totales	243
Preescolar	39.09%
Primaria	34.16%
Secundaria	15.23%
Media superior	9.88%
Superior	0.82%
Otros	0.82%

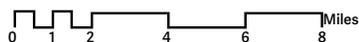
Carreteras

Federal Cuota	60.44 km.
Federal Libre	45.72 km.
Estatal Cuota	0 km.
Estatal Libre	65.23 km.
Total	171.39 km.
Carreteras Cuota	60.44 km.
Carreteras Libre	110.95 km.

Mapa 2.11 Región 11 Ciudad Serdán

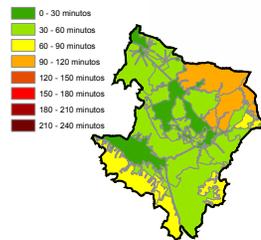


7 Municipios **142,386** Habitantes



Fuente: Marco Geoestadístico 2015, Conjunto de Datos Vectoriales de Carreteras y Vialidades INEGI. Red Nacional de Caminos 2019. *Coneval Medición de Pobreza, Accesibilidad a Carretera Pavimentada

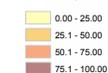
Tiempo de Traslado a los Centros de Servicio



Simbología

- Localidades Urbanas
- Red Carretera**
 - Carretera Federal de Cuota
 - Carretera Federal Libre
 - Carretera Estatal
- Proyectos**
 - Parque Industrial
 - Servicios Básicos
 - Hospitales
 - Educación
 - Proyectos Carreteras
- * Grado de Accesibilidad a Carretera Pavimentada a Cabecera Municipal**
 - Accesibilidad muy alta
 - Accesibilidad baja

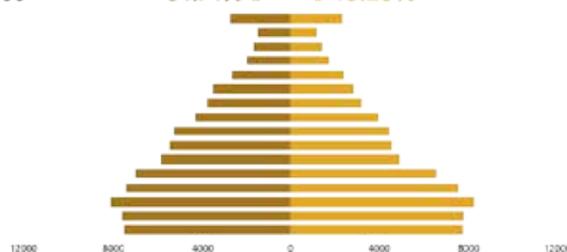
* Porcentaje de la Población Municipal con Grado de Accesibilidad a Carretera Pavimentada Bajo o Muy bajo



Población: 146,386

75 años y más
70 - 74 años
65 - 69 años
60 - 64 años
55 - 59 años
50 - 54 años
45 - 49 años
40 - 44 años
35 - 39 años
30 - 34 años
25 - 29 años
20 - 24 años
15 - 19 años
10 - 14 años
05 - 09 años
00 - 04 años

51.71% **48.29%**



Población indígena 0.57%

Acceso a la Seguridad Social	14.47%
Calidad y Espacios de la Vivienda	14.77%
Acceso a la Alimentación	26.20%
Rezago Educativo	30.53%
Acceso a los Servicios Básicos de la Vivienda	28.75%
Acceso a la Seguridad Social	85.75%

Salud

Tasa de mortalidad infantil	Tasa de mortalidad general
12	6
Unidades medicas	43
Consulta externa	40
Hospitalización general	3
Hospitalización especializada	0

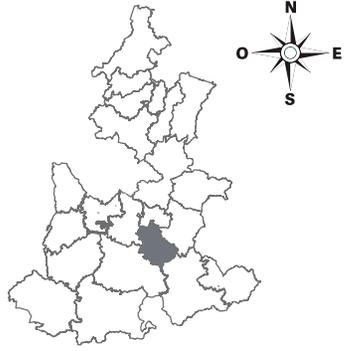
Educación

Grado promedio de escolaridad	6.67
Población analfabeta	11.99%
Escuelas totales	361
Preescolar	34.35%
Primaria	34.90%
Secundaria	18.28%
Media superior	10.25%
Superior	1.11%
Otros	1.11%

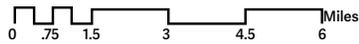
Carreteras

Federal Cuota	93.36 km.
Federal Libre	54.34 km.
Estatad Cuota	0 km.
Estatad Libre	234.33 km.
Total	382.03 km.
Carreteras Cuota	93.36 km.
Carreteras Libre	288.67 km.

Mapa 2.12 Región 12 Tecamachalco



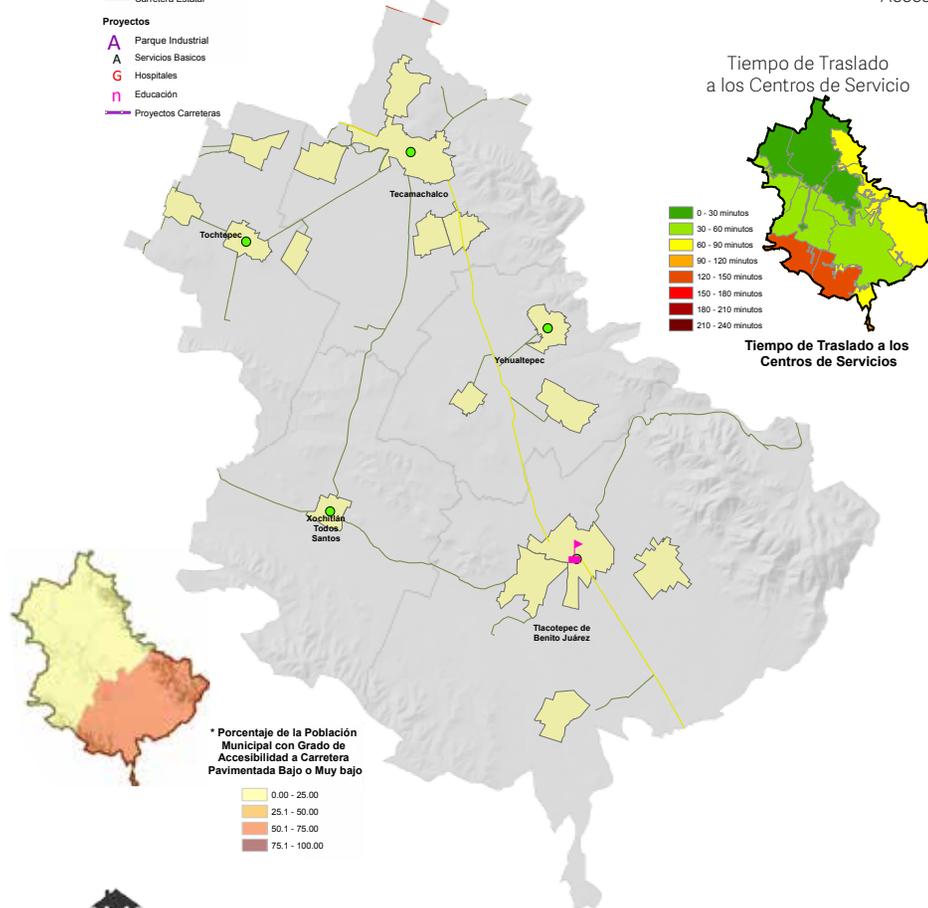
5 Municipios **182,191** Habitantes



Fuente: Marco Geoestadístico 2015, Conjunto de Datos Vectoriales de Carreteras y Vialidades INEGI. Red Nacional de Caminos 2019. *Coneval Medición de Pobreza, Accesibilidad a Carretera Pavimentada

Simbología

- Localidades Urbanas
- Red Carretera**
 - Carretera Federal de Cuota
 - Carretera Federal Libre
 - Carretera Estatal
- Proyectos**
 - Parque Industrial
 - Servicios Básicos
 - Hospitales
 - Educación
 - Proyectos Carreteras
- *Grado de Accesibilidad a Carretera Pavimentada a Cabecera Municipal**
 - Accesibilidad muy alta
 - Accesibilidad baja



*** Porcentaje de la Población Municipal con Grado de Accesibilidad a Carretera Pavimentada Bajo o Muy bajo**

- 0.00 - 25.00
- 25.1 - 50.00
- 50.1 - 75.00
- 75.1 - 100.00

Acceso a la Seguridad Social	19.50%
Calidad y Espacios de la Vivienda	16.63%
Acceso a la Alimentación	25.16%
Rezago Educativo	27.54%
Acceso a los Servicios Básicos de la Vivienda	33.09%
Acceso a la Seguridad Social	86.72%

Salud

Tasa de mortalidad infantil	Tasa de mortalidad general
12	5
Unidades medicas	35
Consulta externa	33
Hospitalización general	2
Hospitalización especializada	0

Educación

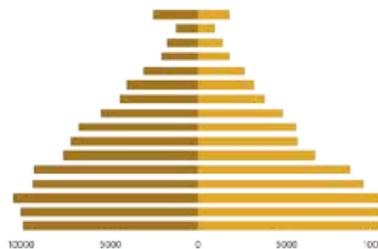
Grado promedio de escolaridad	6.95
Población analfabeta	9.43%
Escuelas totales	347
Preescolar	36.31%
Primaria	34.01%
Secundaria	15.85%
Media superior	10.66%
Superior	1.44%
Otros	1.73%



Población: 182,191

- 75 años y más
- 70 - 74 años
- 65 - 69 años
- 60 - 64 años
- 55 - 59 años
- 50 - 54 años
- 45 - 49 años
- 40 - 44 años
- 35 - 39 años
- 30 - 34 años
- 25 - 29 años
- 20 - 24 años
- 15 - 19 años
- 10 - 14 años
- 05 - 09 años
- 00 - 04 años

51.98% 48.02%

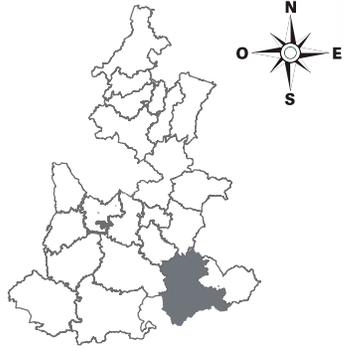


Población indígena 12.04%

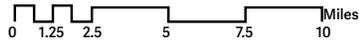
Carreteras

Federal Cuota	3.01 km.
Federal Libre	36.25 km.
Estatad Cuota	0 km.
Estatad Libre	103.81 km.
Total	143.07 km.
Carreteras Cuota	3.01 km.
Carreteras Libre	140.06 km.

Mapa 2.13 Región 13 Tehuacán



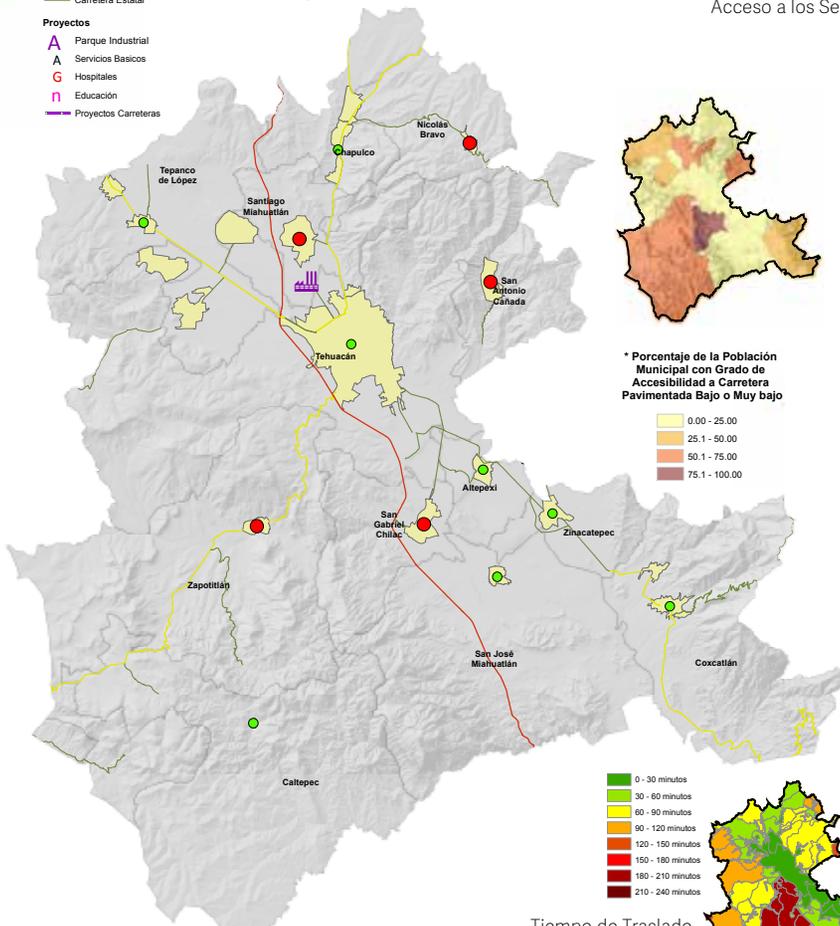
13 Municipios **484,463** Habitantes



Fuente: Marco Geoestadístico 2015, Conjunto de Datos Vectoriales de Carreteras y Vialidades INEGI. Red Nacional de Caminos 2019. *Coneval Medición de Pobreza, Accesibilidad a Carretera Pavimentada

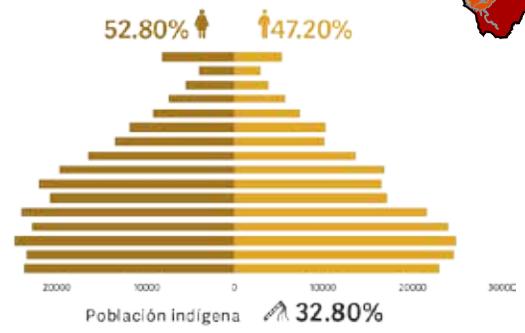
Simbología

- Localidades Urbanas
- Red Carretera
 - Carretera Federal de Cuota
 - Carretera Federal Libre
 - Carretera Estatal
- Proyectos
 - Parque Industrial
 - Servicios Básicos
 - Hospitales
 - Educación
 - Proyectos Carreteras
- * Grado de Accesibilidad a Carretera Pavimentada a Cabecera Municipal
 - Accesibilidad muy alta
 - Accesibilidad baja



Población: 484,463

- 75 años y más
- 70 - 74 años
- 65 - 69 años
- 60 - 64 años
- 55 - 59 años
- 50 - 54 años
- 45 - 49 años
- 40 - 44 años
- 35 - 39 años
- 30 - 34 años
- 25 - 29 años
- 20 - 24 años
- 15 - 19 años
- 10 - 14 años
- 05 - 09 años
- 00 - 04 años



Acceso a la Seguridad Social	19.29%
Calidad y Espacios de la Vivienda	16.44%
Acceso a la Alimentación	28.99%
Rezago Educativo	25.75%
Acceso a los Servicios Básicos de la Vivienda	25.17%
Acceso a la Seguridad Social	69.73%

Salud

Tasa de mortalidad infantil	Tasa de mortalidad general
12	5
Unidades medicas	68
Consulta externa	63
Hospitalización general	4
Hospitalización especializada	1

Educación

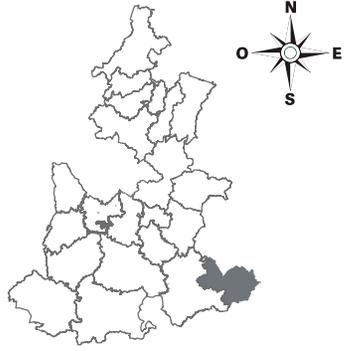
Grado promedio de escolaridad	6.78
Población analfabeta	8.48%
Escuelas totales	866
Preescolar	39.03%
Primaria	28.52%
Secundaria	14.20%
Media superior	13.51%
Superior	4.39%
Otros	0.35%

Carreteras

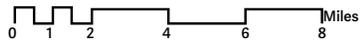
Federal Cuota	62.79 km.
Federal Libre	144.19 km.
Estatad Cuota	0 km.
Estatad Libre	142.58 km.
Total	349.56 km.
Carreteras Cuota	62.79 km.
Carreteras Libre	286.77 km.



Mapa 2.14 Región 14 Sierra Negra

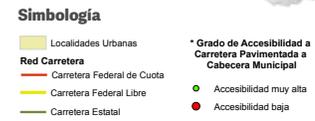
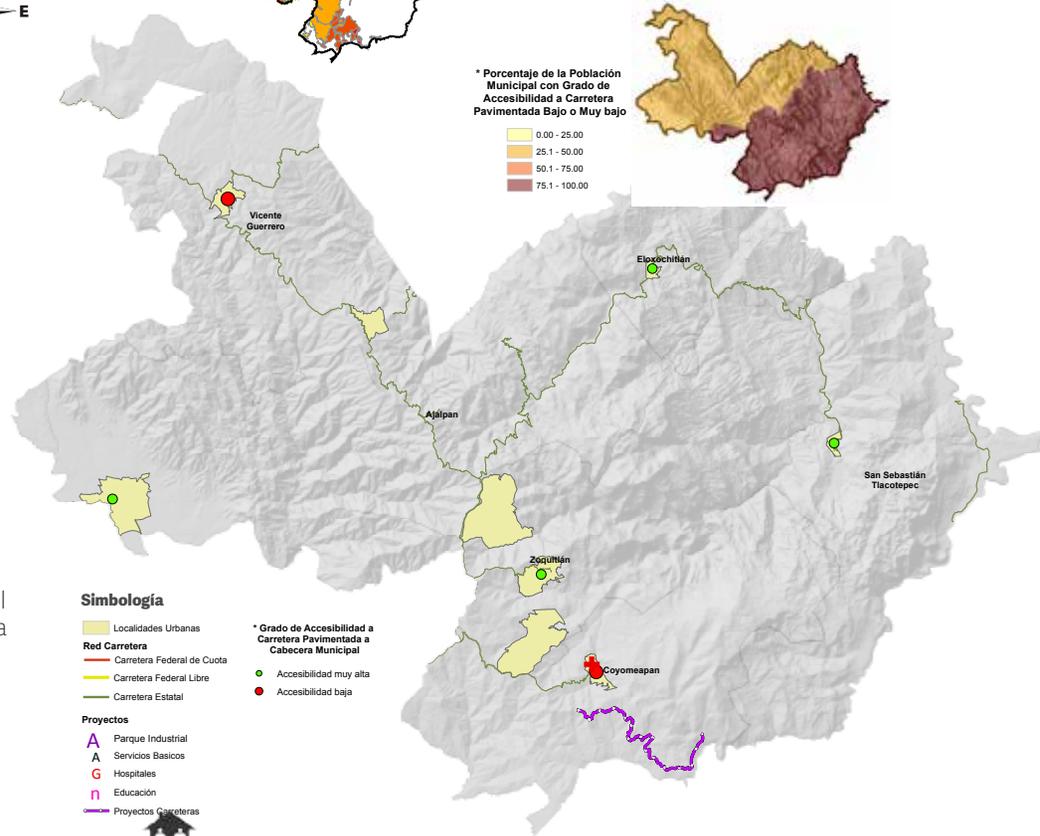
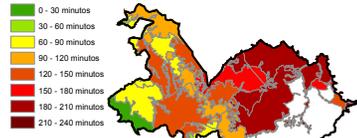


6 Municipios 149,346 Habitantes

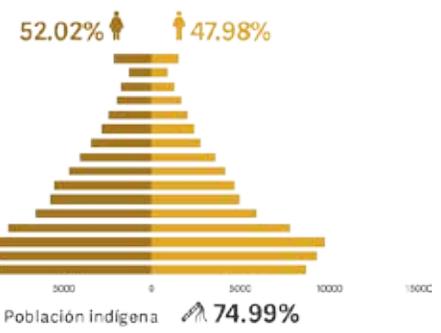


Fuente: Marco Geoestadístico 2015, Conjunto de Datos Vectoriales de Carreteras y Vialidades INEGI. Red Nacional de Caminos 2019. *Coneval Medición de Pobreza, Accesibilidad a Carretera Pavimentada

Tiempo de Traslado a los Centros de Servicio



Población: 149,346



Acceso a la Seguridad Social	9.93%
Calidad y Espacios de la Vivienda	40.34%
Acceso a la Alimentación	25.76%
Rezago Educativo	43.56%
Acceso a los Servicios Básicos de la Vivienda	76.91%
Acceso a la Seguridad Social	90.60%

Salud

Tasa de mortalidad infantil	7	Tasa de mortalidad general	5
Unidades medicas	74		
Consulta externa	70		
Hospitalización general	4		
Hospitalización especializada	0		

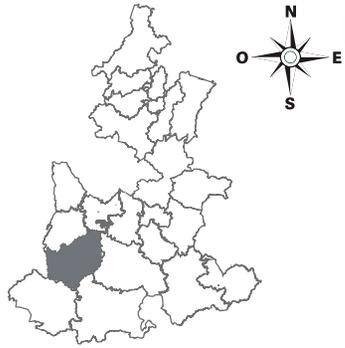
Educación

Grado promedio de escolaridad	4.95
Población analfabeta	26.19%
Escuelas totales	762
Preescolar	37.93%
Primaria	38.19%
Secundaria	14.96%
Media superior	8.66%
Superior	0.26%
Otros	0.00%

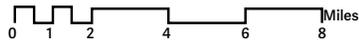
Carreteras

Federal Cuota	0 km.
Federal Libre	0 km.
Estatad Cuota	0 km.
Estatad Libre	168.96 km.
Total	168.96 km.
Carreteras Cuota	0 km.
Carreteras Libre	168.96 km.

Mapa 2.15 Región 15 Izúcar de Matamoros



13 Municipios **162,588** Habitantes

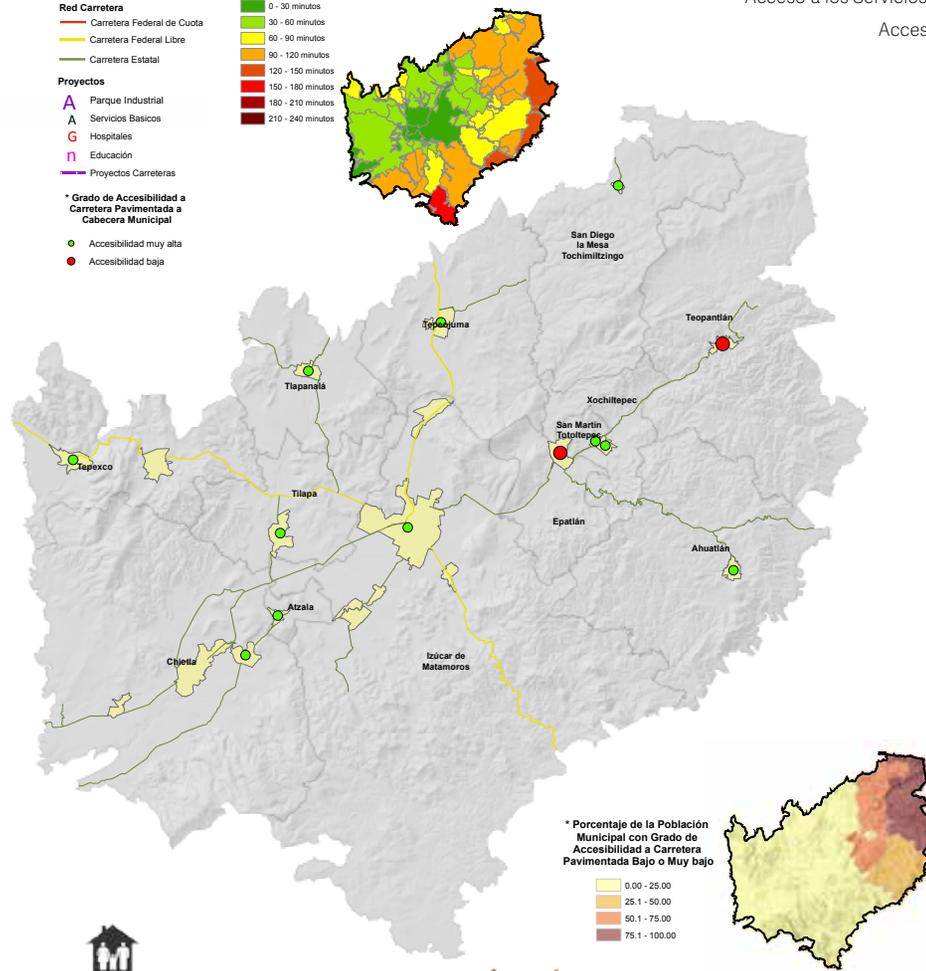


Fuente: Marco Geoestadístico 2015, Conjunto de Datos Vectoriales de Carreteras y Vialidades INEGI. Red Nacional de Caminos 2019. *Coneval Medición de Pobreza, Accesibilidad a Carretera Pavimentada

Simbología

- Localidades Urbanas
- Red Carretera**
 - Carretera Federal de Cuota
 - Carretera Federal Libre
 - Carretera Estatal
- Proyectos**
 - Parque Industrial
 - Servicios Básicos
 - Hospitales
 - Educación
 - Proyectos Carreteras
- * Grado de Accesibilidad a Carretera Pavimentada a Cabecera Municipal**
 - Accesibilidad muy alta
 - Accesibilidad baja

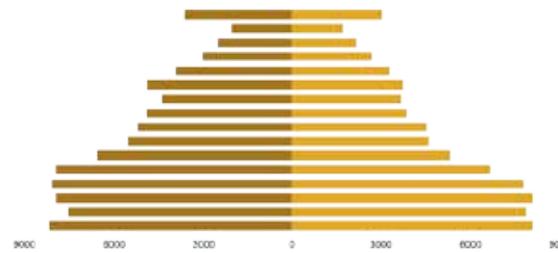
Tiempo de Traslado a los Centros de Servicio



Población: 162,588

- 75 años y más
- 70 - 74 años
- 65 - 69 años
- 60 - 64 años
- 55 - 59 años
- 50 - 54 años
- 45 - 49 años
- 40 - 44 años
- 35 - 39 años
- 30 - 34 años
- 25 - 29 años
- 20 - 24 años
- 15 - 19 años
- 10 - 14 años
- 05 - 09 años
- 00 - 04 años

52.68% **47.32%**



Población indígena 4.09%

Acceso a la Seguridad Social	17.25%
Calidad y Espacios de la Vivienda	13.23%
Acceso a la Alimentación	25.38%
Rezago Educativo	27.60%
Acceso a los Servicios Básicos de la Vivienda	36.00%
Acceso a la Seguridad Social	71.58%

Salud

Tasa de mortalidad infantil	Tasa de mortalidad general
11	7
Unidades medicas	49
Consulta externa	48
Hospitalización general	1
Hospitalización especializada	0

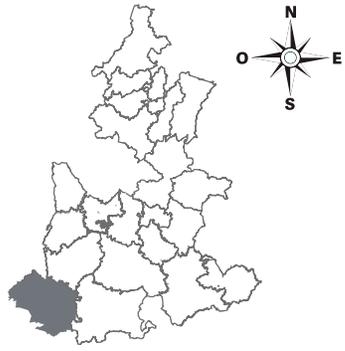
Educación

Grado promedio de escolaridad	6.39
Población analfabeta	11.23%
Escuelas totales	505
Preescolar	32.28%
Primaria	31.88%
Secundaria	18.42%
Media superior	13.86%
Superior	2.77%
Otros	0.79%

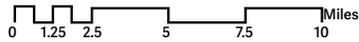
Carreteras

Federal Cuota	0 km.
Federal Libre	78.6 km.
Estatad Cuota	0 km.
Estatad Libre	166.1 km.
Total	244.70 km.
Carreteras Cuota	0 km.
Carreteras Libre	244.70 km.

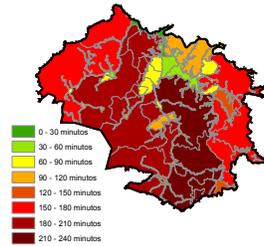
Mapa 2.16
Región 16 Chiautla



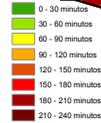
9 Municipios 54,196 Habitantes



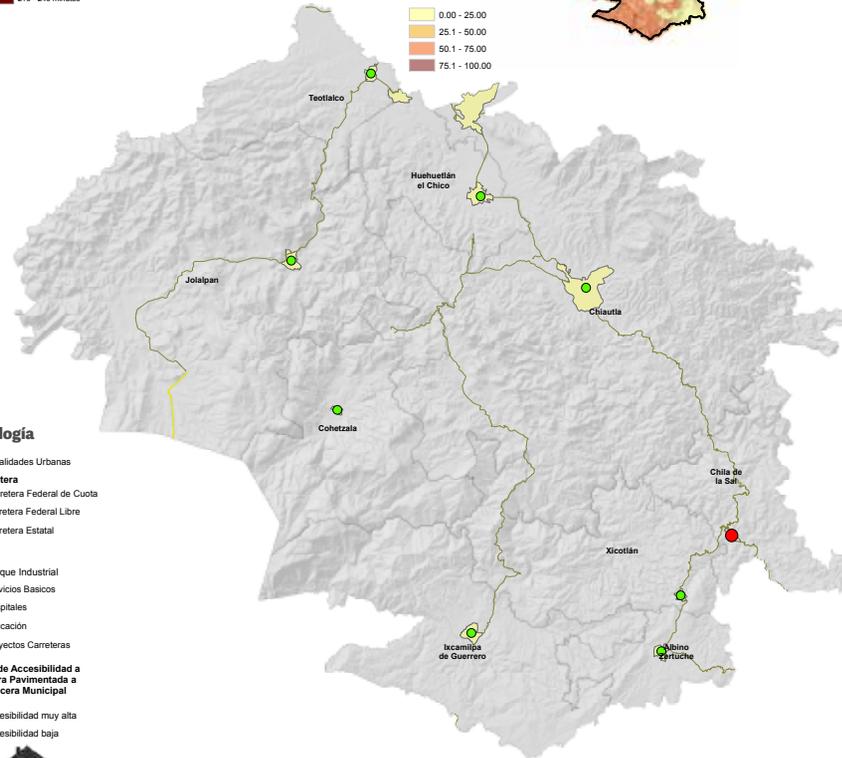
Fuente: Marco Geoestadístico 2015, Conjunto de Datos Vectoriales de Carreteras y Vialidades INEGI. Red Nacional de Caminos 2019. *Coneval Medición de Poblza, Accesibilidad a Carretera Pavimentada



Tiempo de Traslado a los Centros de Servicio



* Porcentaje de la Población Municipal con Grado de Accesibilidad a Carretera Pavimentada Bajo o Muy bajo

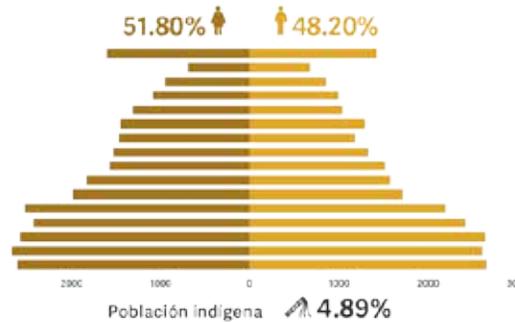


Simbología

- Localidades Urbanas
- Red Carretera**
 - Carretera Federal de Cuota
 - Carretera Federal Libre
 - Carretera Estatal
- Proyectos**
 - Parque Industrial
 - A Servicios Básicos
 - G Hospitales
 - n Educación
 - Proyectos Carreteras
- * Grado de Accesibilidad a Carretera Pavimentada a Cabecera Municipal
 - Accesibilidad muy alta
 - Accesibilidad baja



Población: 54,196



Acceso a la Seguridad Social	10.64%
Calidad y Espacios de la Vivienda	19.01%
Acceso a la Alimentación	24.07%
Rezago Educativo	60.89%
Acceso a los Servicios Básicos de la Vivienda	79.22%
Acceso a la Seguridad Social	71.58%

Salud

Tasa de mortalidad infantil	Tasa de mortalidad general
5	8
Unidades medicas	26
Consulta externa	25
Hospitalización general	1
Hospitalización especializada	0

Educación

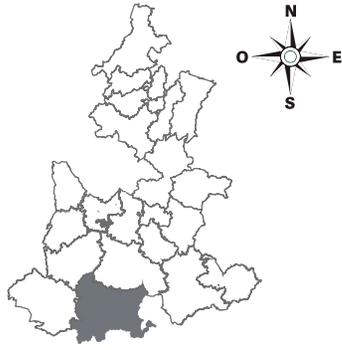
Grado promedio de escolaridad	6.12
Población analfabeta	14.56%
Escuelas totales	242
Preescolar	31.40%
Primaria	34.30%
Secundaria	21.49%
Media superior	11.16%
Superior	0.83%
Otros	0.83%

Carreteras

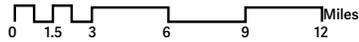
Federal Cuota	0 km.
Federal Libre	6.59 km.
Estatad Cuota	0 km.
Estatad Libre	203.44 km.
Total	210.03 km.
Carreteras Cuota	0 km.
Carreteras Libre	210.03 km.



Mapa 2.17 Región 17 Acatlán

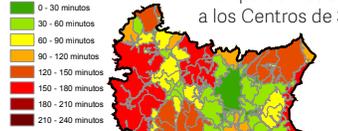


17 Municipios 104,137 Habitantes



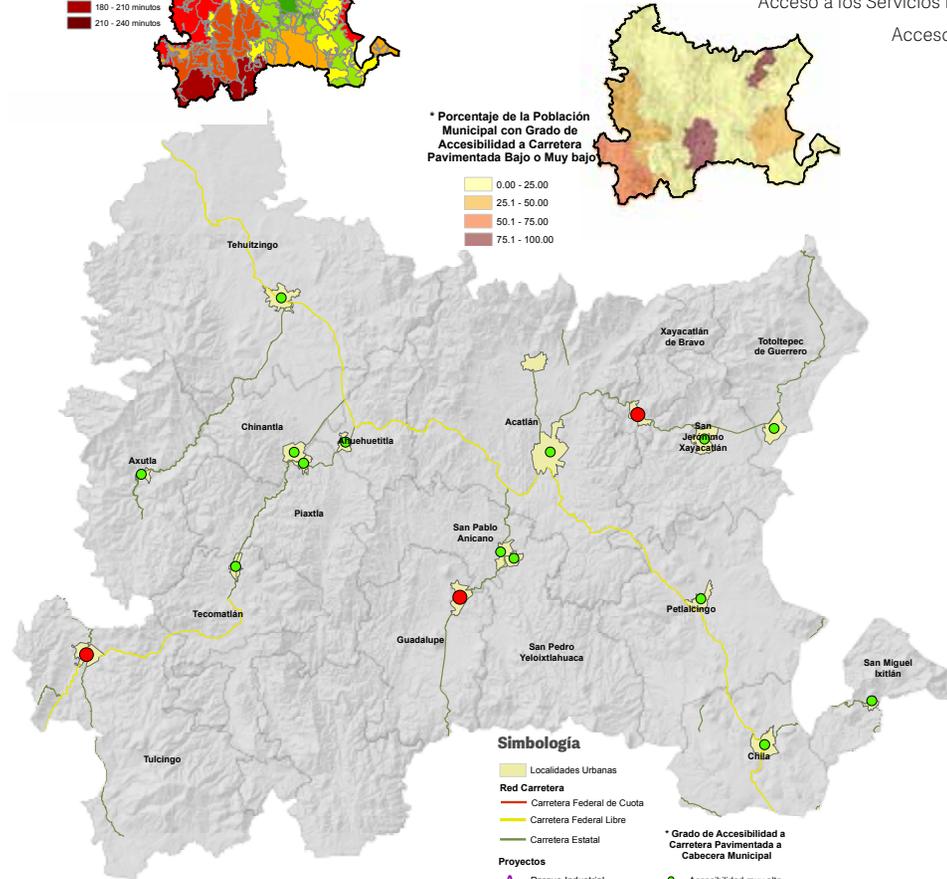
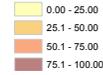
Fuente: Marco Geoestadístico 2015, Conjunto de Datos Vectoriales de Carreteras y Vialidades INEGI. Red Nacional de Caminos 2019. *Coneval Medición de Poblza, Accesibilidad a Carretera Pavimentada

Tiempo de Traslado a los Centros de Servicio



- 0 - 30 minutos
- 30 - 60 minutos
- 60 - 90 minutos
- 90 - 120 minutos
- 120 - 150 minutos
- 150 - 180 minutos
- 180 - 210 minutos
- 210 - 240 minutos

* Porcentaje de la Población Municipal con Grado de Accesibilidad a Carretera Pavimentada Bajo o Muy bajo



Simbología

- Localidades Urbanas
- Red Carretera
 - Carretera Federal de Cuota
 - Carretera Federal Libre
 - Carretera Estatal
- Proyectos
 - Parque Industrial
 - Servicios Básicos
 - Hospitales
 - Educación
 - Proyectos Carreteras
- Grado de Accesibilidad a Carretera Pavimentada a Cabecera Municipal
 - Accesibilidad muy alta
 - Accesibilidad baja

Acceso a la Seguridad Social	12.81%
Calidad y Espacios de la Vivienda	16.35%
Acceso a la Alimentación	23.31%
Rezago Educativo	29.69%
Acceso a los Servicios Básicos de la Vivienda	54.04%
Acceso a la Seguridad Social	78.76%

Salud

Tasa de mortalidad infantil	Tasa de mortalidad general
12	9
Unidades medicas	58
Consulta externa	55
Hospitalización general	3
Hospitalización especializada	0

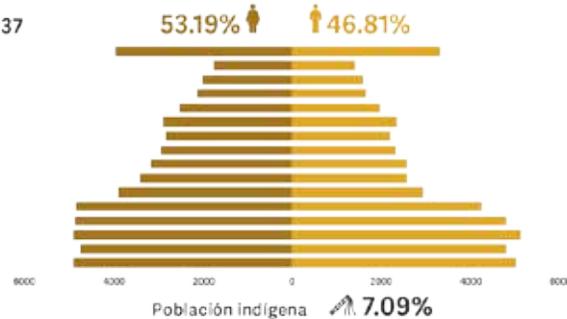
Educación

Grado promedio de escolaridad	6.5
Población analfabeta	13.96%
Escuelas totales	536
Preescolar	34.33%
Primaria	35.82%
Secundaria	17.54%
Media superior	10.07%
Superior	1.12%
Otros	1.12%

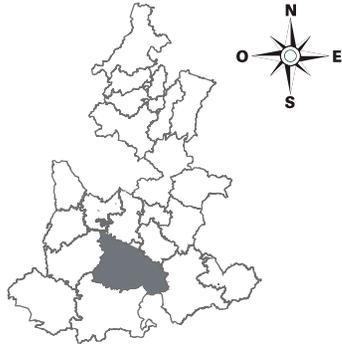


Población: 104,137

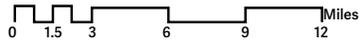
- 75 años y más
- 70 - 74 años
- 65 - 69 años
- 60 - 64 años
- 55 - 59 años
- 50 - 54 años
- 45 - 49 años
- 40 - 44 años
- 35 - 39 años
- 30 - 34 años
- 25 - 29 años
- 20 - 24 años
- 15 - 19 años
- 10 - 14 años
- 05 - 09 años
- 00 - 04 años



Mapa 2.18
Región 18 Tepexi de Rodríguez

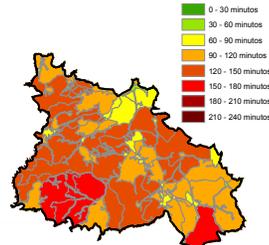


16 Municipios **80,370** Habitantes

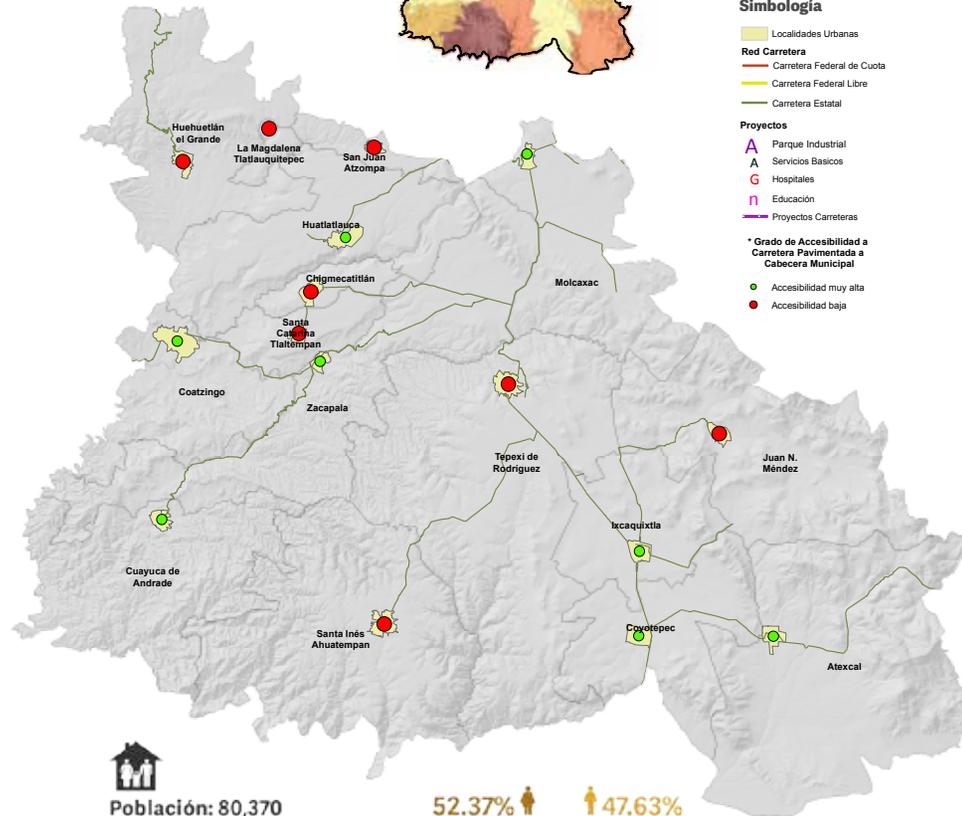
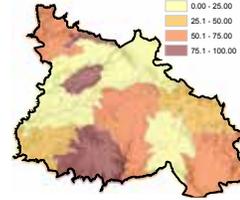


Fuente: Marco Geoestadístico 2015, Conjunto de Datos Vectoriales de Carreteras y Vialidades INEGI. Red Nacional de Caminos 2019. *Coneval Medición de Pobreza, Accesibilidad a Carretera Pavimentada

Tiempo de Traslado a los Centros de Servicio



* Porcentaje de la Población Municipal con Grado de Accesibilidad a Carretera Pavimentada Bajo o Muy bajo



Simbología

- Localidades Urbanas
- Red Carretera**
 - Carretera Federal de Cuota
 - Carretera Federal Libre
 - Carretera Estatal
- Proyectos**
 - Parque Industrial
 - Servicios Básicos
 - Hospitales
 - Educación
 - Proyectos Carreteras

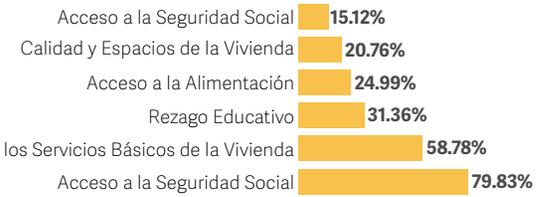
* Grado de Accesibilidad a Carretera Pavimentada a Cabecera Municipal

- Accesibilidad muy alta
- Accesibilidad baja



Población: 80,370

- 75 años y más
- 70 - 74 años
- 65 - 69 años
- 60 - 64 años
- 55 - 59 años
- 50 - 54 años
- 45 - 49 años
- 40 - 44 años
- 35 - 39 años
- 30 - 34 años
- 25 - 29 años
- 20 - 24 años
- 15 - 19 años
- 10 - 14 años
- 05 - 09 años
- 00 - 04 años



Salud

Tasa de mortalidad infantil	Tasa de mortalidad general
7	6
Unidades medicas	46
Consulta externa	43
Hospitalización general	3
Hospitalización especializada	0

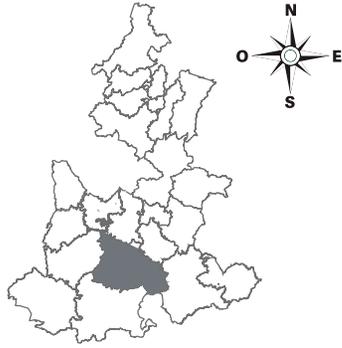
Educación

Grado promedio de escolaridad	6.42
Población analfabeta	14.45%
Escuelas totales	383
Preescolar	33.16%
Primaria	37.08%
Secundaria	17.23%
Media superior	11.23%
Superior	1.04%
Otros	0.26%

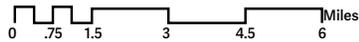
Carreteras

Federal Cuota	0 km.
Federal Libre	0 km.
Estatad Cuota	0 km.
Estatad Libre	243.32 km.
Total	243.32 km.
Carreteras Cuota	0 km.
Carreteras Libre	243.32 km.

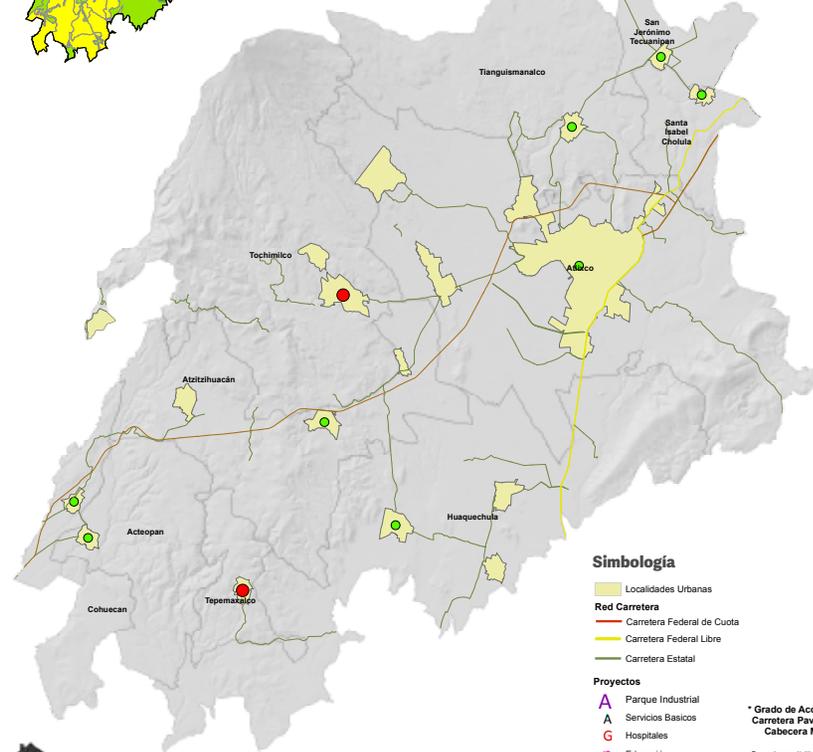
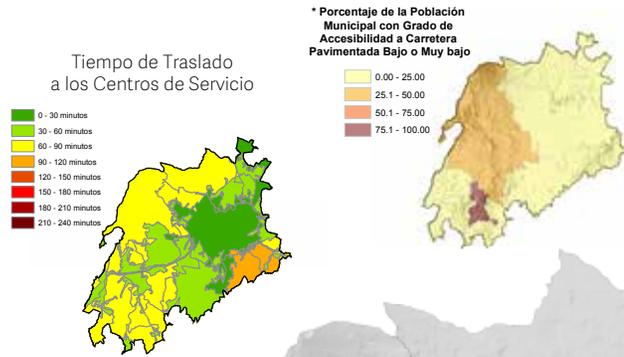
Mapa 2.19 Región 19 Atilxco



10 Municipios **226,619** Habitantes

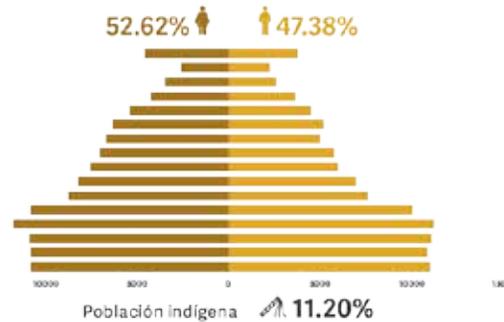


Fuente: Marco Geoestadístico 2015, Conjunto de Datos Vectoriales de Carreteras y Vialidades INEGI. Red Nacional de Caminos 2019. *Coneval Medición de Pobreza, Accesibilidad a Carretera Pavimentada



Población: 226,619

75 años y más
70 - 74 años
65 - 69 años
60 - 64 años
55 - 59 años
50 - 54 años
45 - 49 años
40 - 44 años
35 - 39 años
30 - 34 años
25 - 29 años
20 - 24 años
15 - 19 años
10 - 14 años
05 - 09 años
00 - 04 años



Acceso a la Seguridad Social	23.15%
Calidad y Espacios de la Vivienda	13.92%
Acceso a la Alimentación	24.30%
Rezago Educativo	25.90%
Acceso a los Servicios Básicos de la Vivienda	40.07%
Acceso a la Seguridad Social	76.54%

Salud

Tasa de mortalidad infantil	Tasa de mortalidad general
10	8
Unidades medicas	48
Consulta externa	46
Hospitalización general	2
Hospitalización especializada	0

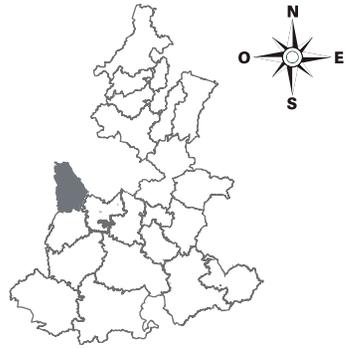
Educación

Grado promedio de escolaridad	6.7
Población analfabeta	7.44%
Escuelas totales	520
Preescolar	33.46%
Primaria	31.92%
Secundaria	18.65%
Media superior	12.50%
Superior	2.31%
Otros	1.15%

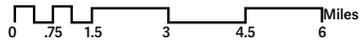
Carreteras

Federal Cuota	0 km.
Federal Libre	47.89 km.
Estatad Cuota	76.01 km.
Estatad Libre	190.16 km.
Total	314.06 km.
Carreteras Cuota	76.01 km.
Carreteras Libre	238.05 km.

Mapa 2.20 Región 20 San Martín Texmelucan



11 Municipios **294,506** Habitantes

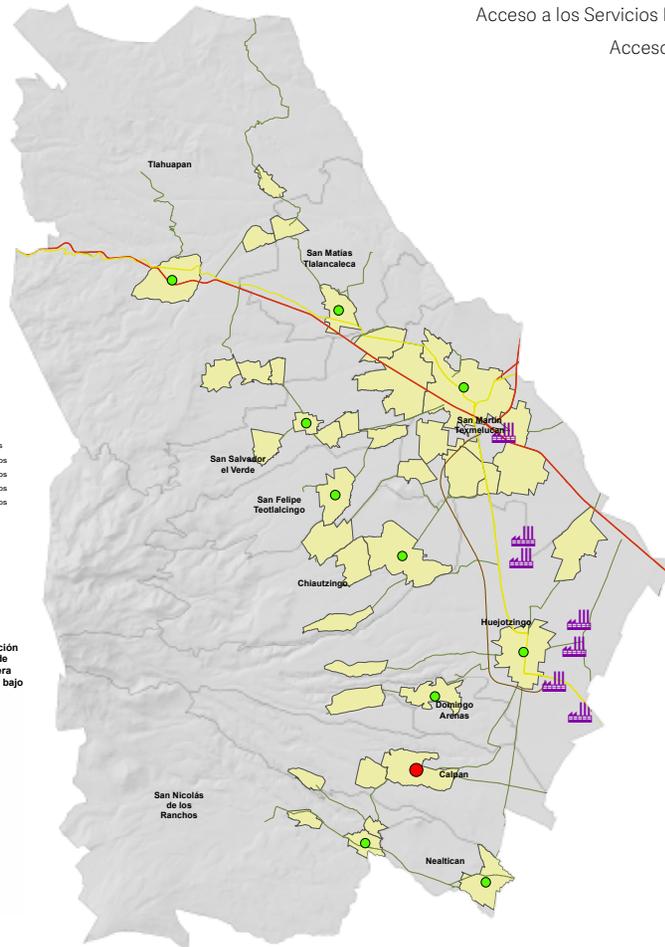
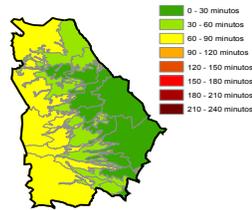


Fuente: Marco Geoestadístico 2015, Conjunto de Datos Vectoriales de Carreteras y Vialidades INEGI. Red Nacional de Caminos 2019. *Coneval Medición de Poblza, Accesibilidad a Carretera Pavimentada

Simbología

- Localidades Urbanas
- Red Carretera**
 - Carretera Federal de Cuota
 - Carretera Federal Libre
 - Carretera Estatal
- Proyectos**
 - Parque Industrial
 - A Servicios Basicos
 - G Hospitales
 - n Educación
 - Proyectos Carreteras
- * Grado de Accesibilidad a Carretera Pavimentada a Cabecera Municipal
 - Accesibilidad muy alta
 - Accesibilidad baja

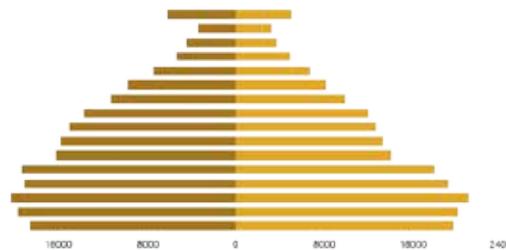
Tiempo de Traslado a los Centros de Servicio



Población: 394,506

- 75 años y más
- 70 - 74 años
- 65 - 69 años
- 60 - 64 años
- 55 - 59 años
- 50 - 54 años
- 45 - 49 años
- 40 - 44 años
- 35 - 39 años
- 30 - 34 años
- 25 - 29 años
- 20 - 24 años
- 15 - 19 años
- 10 - 14 años
- 05 - 09 años
- 00 - 04 años

51.75% **48.25%**



Población indígena **4.10%**

Acceso a la Seguridad Social	24.77%
Calidad y Espacios de la Vivienda	9.78%
Acceso a la Alimentación	22.38%
Rezago Educativo	17.30%
Acceso a los Servicios Básicos de la Vivienda	12.84%
Acceso a la Seguridad Social	76.53%

Salud

Tasa de mortalidad infantil	Tasa de mortalidad general
9	5
Unidades medicas	66
Consulta externa	64
Hospitalización general	2
Hospitalización especializada	0

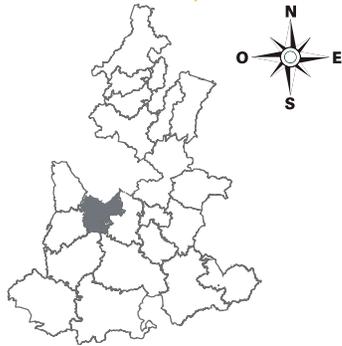
Educación

Grado promedio de escolaridad	7.77
Población analfabeta	4.24%
Escuelas totales	631
Preescolar	38.19%
Primaria	27.26%
Secundaria	15.53%
Media superior	15.53%
Superior	2.06%
Otros	1.43%

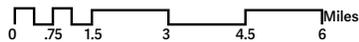
Carreteras

Federal Cuota	90.73 km.
Federal Libre	70.06 km.
Estatad Cuota	17.64 km.
Estatad Libre	140.72 km.
Total	319.15 km
Carreteras Cuota	108.37 km.
Carreteras Libre	210.78 km.

Mapa 2.21 Región 21-31 Área Metropolitana

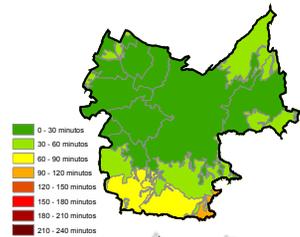


11 Municipios **2,190,900** Habitantes

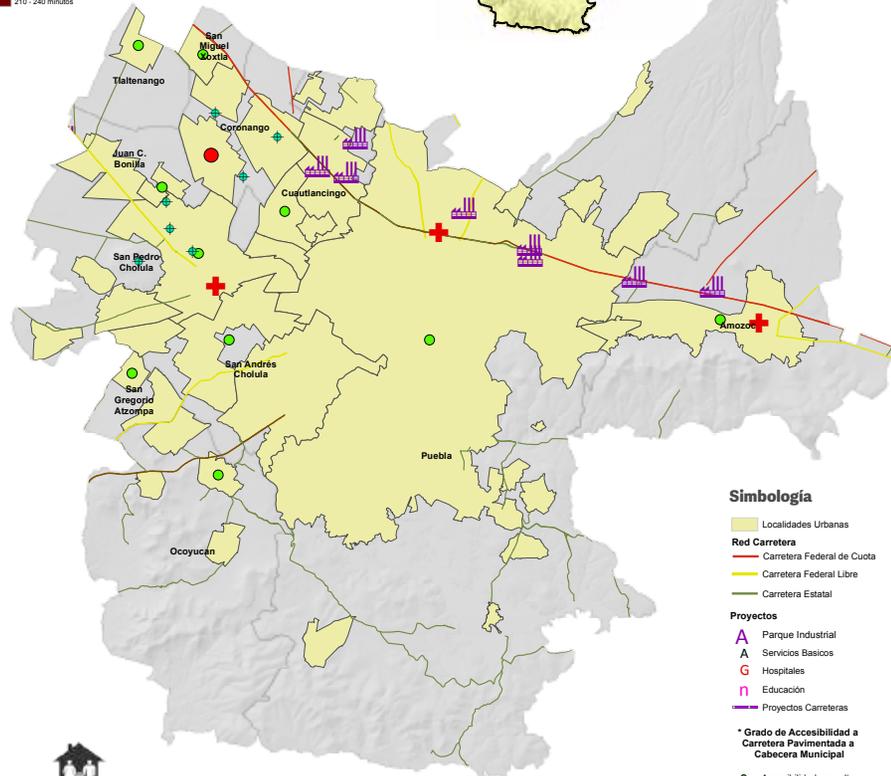


Fuente: Marco Geoestadístico 2015, Conjunto de Datos Vectoriales de Carreteras y Vialidades INEGI. Red Nacional de Caminos 2019. *Coneval Medición de Pobreza, Accesibilidad a Carretera Pavimentada

Tiempo de Traslado a los Centros de Servicio



* Porcentaje de la Población Municipal con Grado de Accesibilidad a Carretera Pavimentada Bajo o Muy bajo



Simbología

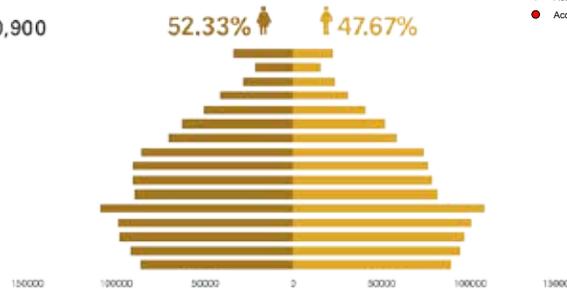
- Localidades Urbanas
- Red Carretera
 - Carretera Federal de Cuota
 - Carretera Federal Libre
 - Carretera Estatal
- Proyectos
 - Parque Industrial
 - A Servicios Básicos
 - G Hospitales
 - Educación
 - Proyectos Carreteras
- * Grado de Accesibilidad a Carretera Pavimentada a Cabecera Municipal
 - Accesibilidad muy alta
 - Accesibilidad baja



Población: 2,190,900

52.33% **47.67%**

75 años y más
70 - 74 años
65 - 69 años
60 - 64 años
55 - 59 años
50 - 54 años
45 - 49 años
40 - 44 años
35 - 39 años
30 - 34 años
25 - 29 años
20 - 24 años
15 - 19 años
10 - 14 años
05 - 09 años
00 - 04 años



Población indígena **7.24%**

Acceso a la Seguridad Social	20.80%
Calidad y Espacios de la Vivienda	6.89%
Acceso a la Alimentación	23.57%
Rezago Educativo	12.59%
Acceso a los Servicios Básicos de la Vivienda	10.26%
Acceso a la Seguridad Social	55.93%

Salud

Tasa de mortalidad infantil	Tasa de mortalidad general
18	6
Unidades medicas	178
Consulta externa	164
Hospitalización general	6
Hospitalización especializada	8

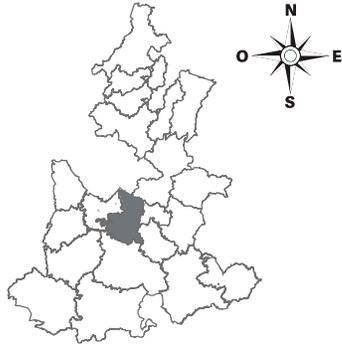
Educación

Grado promedio de escolaridad	9.25
Población analfabeta	2.92%
Escuelas totales	3540
Preescolar	38.62%
Primaria	24.58%
Secundaria	13.11%
Media superior	13.79%
Superior	9.92%
Otros	0.00%

Carreteras

Federal Cuota	88.74 km.
Federal Libre	67.68 km.
Estatad Cuota	50.86 km.
Estatad Libre	152.35 km.
Total	359.63 km.
Carreteras Cuota	139.60 km.
Carreteras Libre	220.03 km.

Mapa 2.22 Región 32 Tepeaca



12 Municipios
234,071 Habitantes



Fuente: Marco Geoestadístico 2015, Conjunto de Datos Vectoriales de Carreteras y Vialidades INEGI. Red Nacional de Caminos 2019. *Coneval Medición de Pobreza, Accesibilidad a Carretera Pavimentada

Tiempo de Traslado a los Centros de Servicio

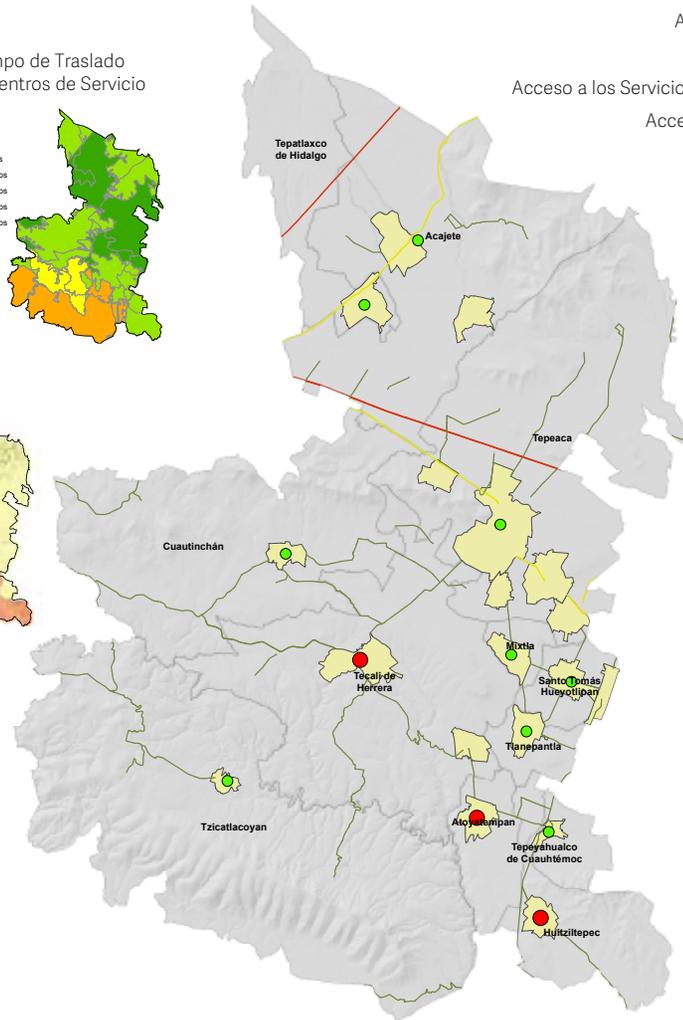


* Porcentaje de la Población Municipal con Grado de Accesibilidad a Carretera Pavimentada Bajo o Muy bajo



Simbología

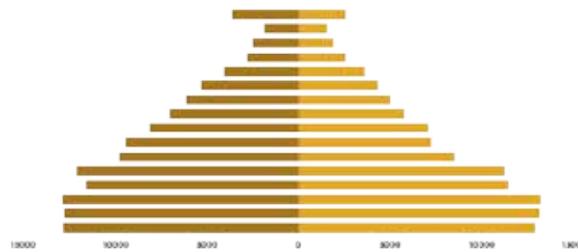
- Localidades Urbanas
- Red Carretera
 - Carretera Federal de Cuota
 - Carretera Federal Libre
 - Carretera Estatal
- Proyectos
 - Parque Industrial
 - Servicios Básicos
 - Hospitales
 - Educación
 - Proyectos Carreteras
- Grado de Accesibilidad a Carretera Pavimentada a Cabecera Municipal
 - Accesibilidad muy alta
 - Accesibilidad baja



Población: 234,071

- 75 años y más
- 70 - 74 años
- 65 - 69 años
- 60 - 64 años
- 55 - 59 años
- 50 - 54 años
- 45 - 49 años
- 40 - 44 años
- 35 - 39 años
- 30 - 34 años
- 25 - 29 años
- 20 - 24 años
- 15 - 19 años
- 10 - 14 años
- 05 - 09 años
- 00 - 04 años

52.19% 47.81%



Población indígena 9.27%

Acceso a la Seguridad Social	24.30%
Calidad y Espacios de la Vivienda	12.80%
Acceso a la Alimentación	25.83%
Rezago Educativo	25.71%
Acceso a los Servicios Básicos de la Vivienda	27.70%
Acceso a la Seguridad Social	87.46%

Salud

Tasa de mortalidad infantil	Tasa de mortalidad general
13	5
Unidades medicas	52
Consulta externa	50
Hospitalización general	2
Hospitalización especializada	0

Educación

Grado promedio de escolaridad	7.63
Población analfabeta	7.18%
Escuelas totales	415
Preescolar	33.25%
Primaria	32.29%
Secundaria	17.59%
Media superior	14.46%
Superior	1.20%
Otros	1.20%

Carreteras

Federal Cuota	38.78 km.
Federal Libre	35.13 km.
Estatal Cuota	0 km.
Estatal Libre	205.19 km.
Total	279.10 km.
Carreteras Cuota	38.78 km.
Carreteras Libre	240.32 km.

3. Vinculación con los Instrumentos de Planeación Estratégica

Con la finalidad de enlazar los esfuerzos en los diferentes niveles de gobierno y contribuir al cumplimiento de los objetivos y metas de orden global, nacional y estatal, se propone la alineación y vinculación de los objetivos planteados en este documento a los ejes, objetivos y estrategias de los instrumentos de planeación estratégica nacionales y estatales; siendo en estos últimos que se define a la Infraestructura como un tema transversal mediante el cual se dará atención a las 32 regiones estatales con miras a mejorar la calidad de vida de sus habitantes; asimismo se considera una alineación a los Objetivos de Desarrollo Sostenible, una visión global del desarrollo que busca la articulación en el quehacer de las diferentes instituciones en los países con miras a lograr un desarrollo que sea sostenible .

Esquema 3.1. Alineación del Programa Especial de Infraestructura 2018-2024



Fuente: Elaboración propia con información del PND 2018-2024 y el PED 2019-2024.

3.1 Alineación al Plan Estatal de Desarrollo 2019-2024

El Plan Estatal de Desarrollo (PED), considera cuatro Ejes de Gobierno y un Eje Especial, así como cuatro Ejes Transversales, de los cuales se desprenden objetivos, estrategias y líneas de acción que se retoman en el Programa Especial de Infraestructura.

Para la alineación, se identifica en cada Eje la Estrategia Transversal de Infraestructura como objetivo de la temática, y las líneas de acción como parte de las estrategias a implementar por parte de la Secretaría y en coordinación con las Instancias rectoras de cada Eje.

Esquema 3.2 Alineación con los Ejes del Plan Estatal de Desarrollo 2019-2024



Fuente: Elaboración propia con información del PED 2019-2024



Teniendo esto en consideración, se identifican puntos torales a considerar para el Programa Especial de Infraestructura 2020-2024 que se relacionan con cada uno de los Ejes antes mencionados:



Eje 1

SEGURIDAD PÚBLICA, JUSTICIA Y ESTADO DE DERECHO

Enfoque transversal Infraestructura

Tema 1. Infraestructura para el Fortalecimiento de la Seguridad y Justicia.

Fortalecer los sistemas de infraestructura y equipamiento que contribuyan para la construcción de la paz y el acceso a la justicia en las regiones del estado. E-3 | L A-5



Eje 2

RECUPERACIÓN DEL CAMPO POBLANO

Enfoque transversal Infraestructura

Tema 2. Apoyo al Desarrollo del Campo Poblano a través de la Infraestructura.

Fortalecer la infraestructura y tecnología en el campo poblano para el desarrollo productivo en las regiones del estado E-4 | L A-5



Eje 3

DESARROLLO ECONÓMICO PARA TODAS Y TODOS.

Enfoque transversal Infraestructura

Tema 3. Inversión en Infraestructura para el Incremento de la Competitividad.

Mejorar los sistemas de transporte e infraestructura carretera y productiva que fomenten el desarrollo económico con un enfoque sostenible. E-4 | L A-10



Eje 4

DISMINUCIÓN DE LAS DESIGUALDADES.

Enfoque transversal Infraestructura

Tema 4. Infraestructura para el Bienestar de las y los poblanos.

Fortalecer los sistemas de infraestructura y equipamiento que permitan el desarrollo integral de los habitantes del estado, disminuyendo las desigualdades en las regiones. E-8 | L A-16



Eje Especial

GOBIERNO DEMOCRÁTICO, INNOVADOR Y TRANSPARENTE.

Enfoque transversal Infraestructura

Tema 5. Infraestructura y Equipamiento Gubernamental y de Servicios Públicos.

Contribuir a un gobierno abierto que garantice el combate a la corrupción y la eficiencia en la gestión gubernamental, con perspectiva de género e interseccionalidad. E-2 | L A-5



Enfoque transversal Infraestructura

Tema 6. Impulso a la Competitividad Estatal

Contribuir a reducir las brechas de desigualdad en las regiones del Estado de Puebla a través de la mejora en la conectividad estatal con acciones de infraestructura que sean inclusivas, incluyentes y que permitan a los municipios del Estado responder de manera oportuna a fenómenos naturales perturbadores. E-2 | L A-4



Tema 7. Estrategias Transversales

Contribuir a la visión estatal de Transversalidad integrando en las acciones de infraestructura los enfoques transversales de medio ambiente y sustentabilidad, atención a los pueblos originarios y perspectiva de género e interseccionalidad. E-5 | L A-8

3.2 Contribución a la Visión Nacional

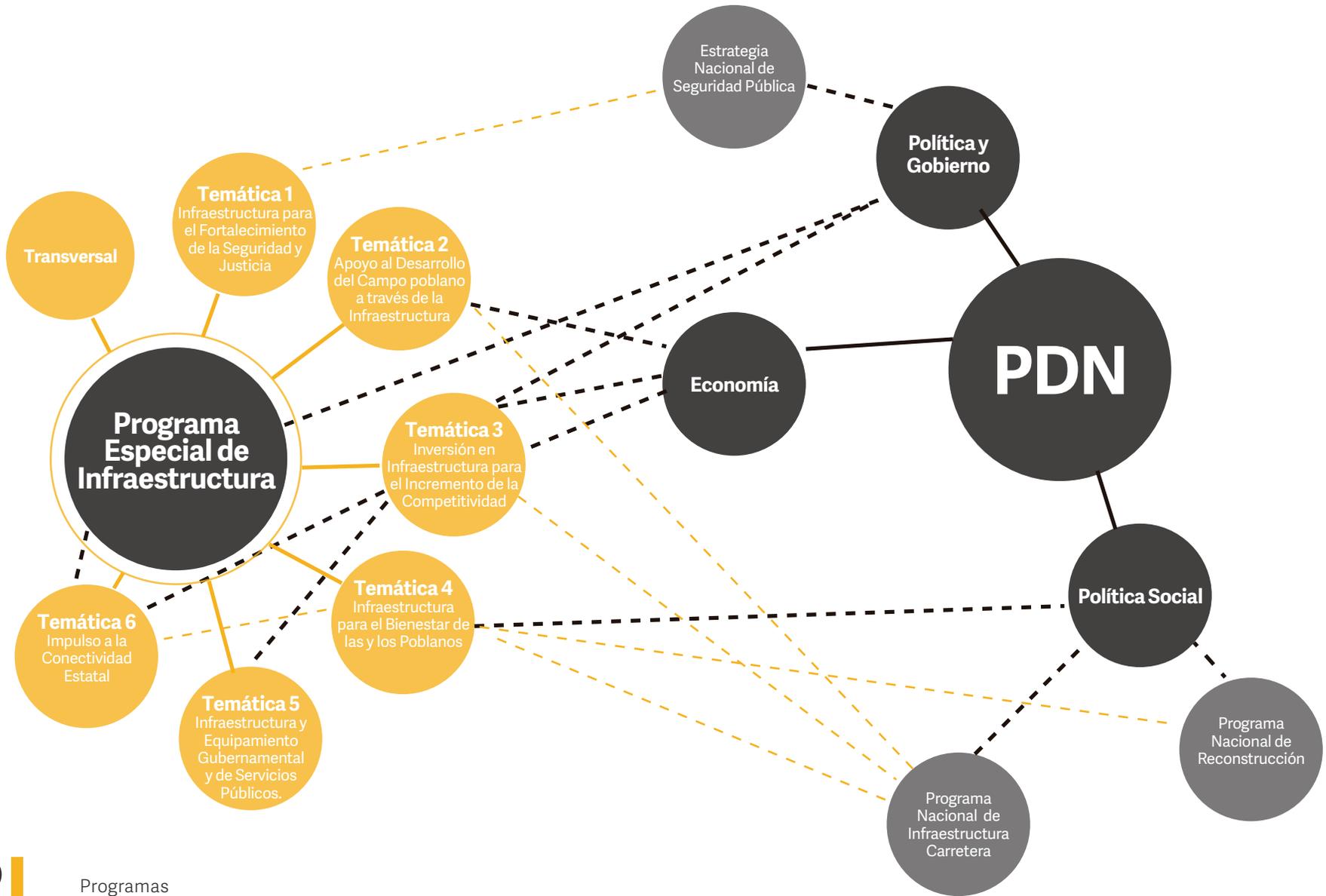


Al ser las acciones en materia de infraestructura de corte transversal, las estrategias planteadas por la Dependencia a través de este instrumento y en coordinación con las demás Instituciones de la Administración Pública Estatal contribuyen a la visión nacional de desarrollo, alineándose a las tres temáticas principales de ésta: Bienestar Social, Política y Estado de Derecho y Crecimiento Económico.

Asimismo, dado que uno de los temas primordiales tanto a nivel nacional como estatal es la conectividad, se relaciona con el Programa Nacional de Infraestructura Carretera, el cual considera que se deben mejorar las vías de comunicación para lograr, entre otras cosas, el desarrollo regional y el ordenamiento territorial de la nación.

Cabe mencionar que en el PND se establece el deporte como una temática adicional que se debe considerar para fortalecer la cohesión social, siendo entonces que la Secretaría de Infraestructura comparte esta visión de que la reconstrucción del tejido social es fundamental para atacar las diferentes problemáticas que impiden el pleno desarrollo de las y los poblados, se considera el desarrollo de infraestructura deportiva y cultural en la temática 4 de este instrumento de planeación estratégica.

Esquema 3.3 Alineación a la Visión Nacional



3.2.1 Temáticas PND

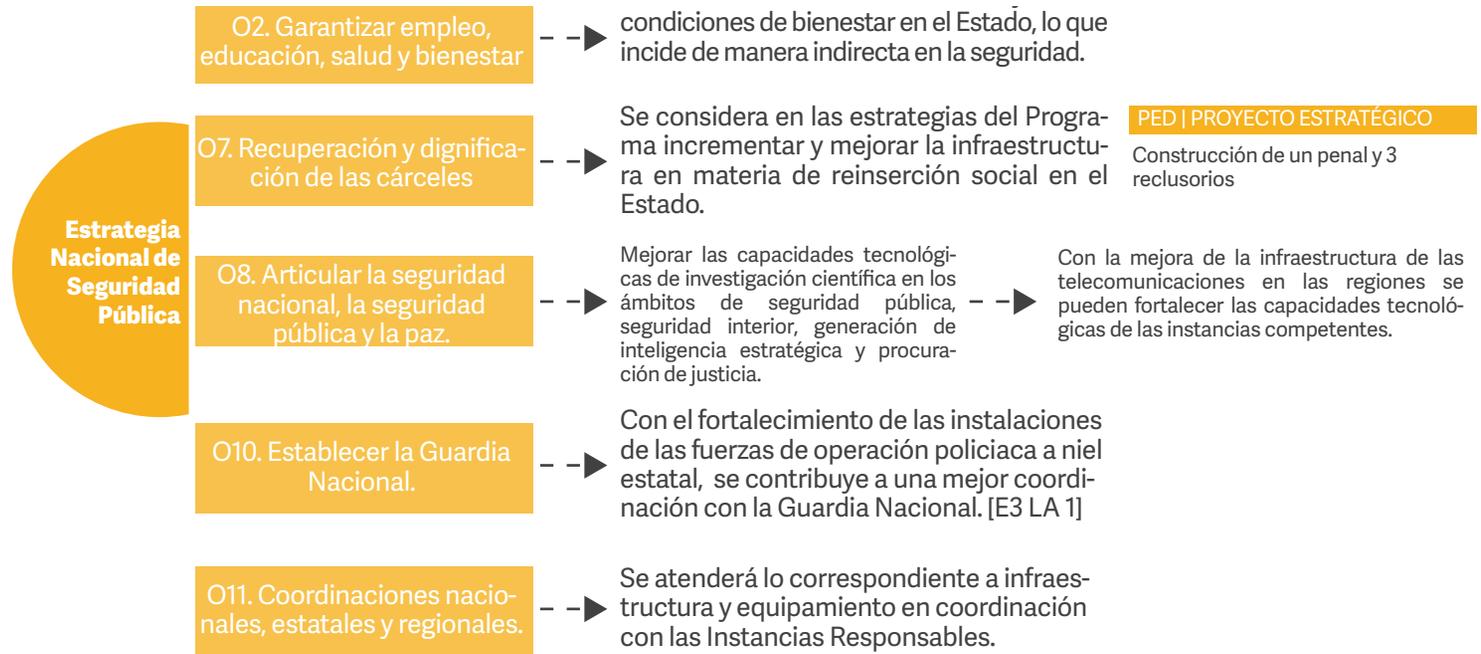
Del análisis de las temáticas abordadas en el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 y la forma en que se pretende contribuir a través de los Planes y Programas estatales, como el Programa Especial de Infraestructura, se plantea la siguiente alineación:

Política y Gobierno – Esta temática contempla acabar con la corrupción, recuperar el estado de derecho, separar el poder político del poder económico y, sobre todo, un cambio en el paradigma de la seguridad; si bien se contribuye a todos los puntos a través del quehacer institucional fomentando mejo-

res prácticas e implementando de manera adecuada la Gestión para Resultados, la definición de una Estrategia Nacional de Seguridad con diez objetivos específicos permite identificar acciones concretas que contribuyan a la construcción de la paz, justicia y estado de derecho planteada también en el Eje 1 del Plan Estatal de Desarrollo. Así pues, la Secretaría plantea que, a través del fortalecimiento de la infraestructura básica, de servicios y estratégica para la operación de las instancias de seguridad y procuración de justicia, y en coordinación con las Instituciones responsables de la temática se mejoren las condiciones de seguridad en el Estado.

De esta estrategia, se contribuye a los objetivos 2, 7 y 8, 10 y 11, como se muestra en el siguiente esquema:

Esquema 3.3 Contribución del PEI a la Estrategia Nacional de Seguridad Pública

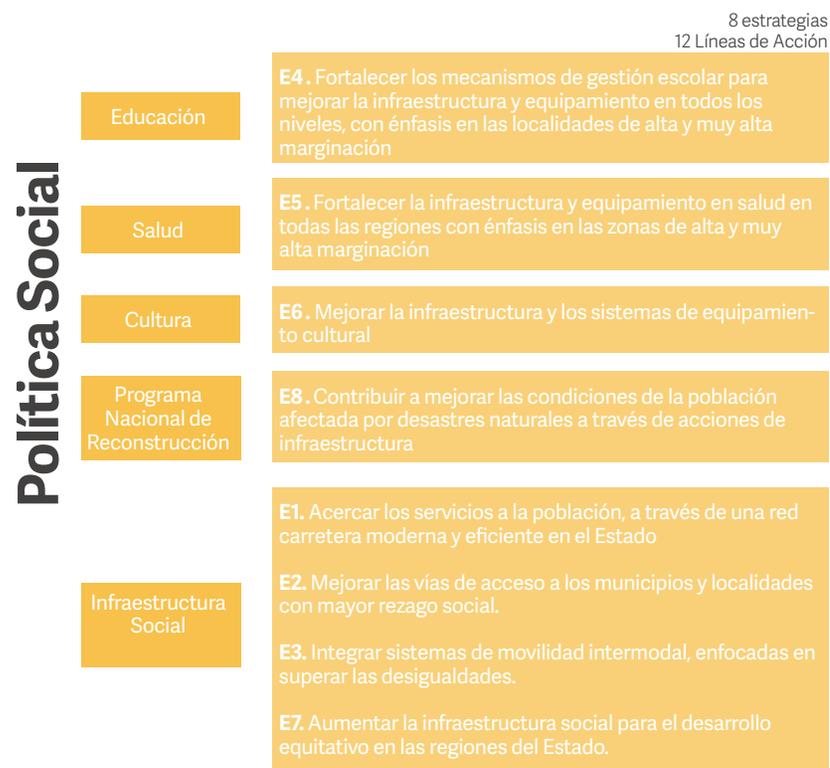


Política Social – Esta temática orientada a la construcción de un estado de bienestar donde se combata a la pobreza y la marginación empezando por los sectores más vulnerables de la población y con un enfoque de desarrollo sostenible, convivencia pacífica, respeto a la diversidad cultural y de participación social.

Lo anterior, contempla nueve programas enfocados, entre otras cosas a la atención de la salud, la educación y la cultura, por lo que la Secretaría de Infraestructura, en colaboración con las instancias rectoras contribuye a la mejora de la infraestructura y equipamiento.

Uno de los Programas que se consideran en esta visión es el **Programa Nacional de Reconstrucción**, orientado a la reconstrucción, reparación, reubicación, acondicionamiento, equipamiento, restauración, rehabilitación, mantenimiento y capacitación para la prevención y la conservación de los bienes afectados por los sismos de 2017 y 2018 en los sectores de vivienda, educación, salud y cultura. En este sentido, la Secretaría de Infraestructura en coordinación con las instancias rectoras y coordinadoras en el Estado llevará a cabo las acciones necesarias para dar cumplimiento a las metas del mismo.

Esquema 3.4 Contribución del PEI a la Política Social del PND



Fuente: Elaboración propia con información del PND 2018-2024

Política Económica – En lo que corresponde a esta temática, la visión nacional pretende incidir en el crecimiento económico a través de la eficiencia en el gasto, evitando el endeudamiento, combatiendo la corrupción y alentando la inversión privada, incluyendo la modalidad de asociación público-privada.



Asimismo considera la reactivación económica mediante el fortalecimiento del mercado interno y la creación de empleos, siendo este último punto importante pues considera que el sector público debe generar empleos mediante programas sectoriales, proyectos regionales y obras de infraestructura.

En este sentido, la Secretaría contemplará en su programación mecanismos de cooperación con los municipios del Estado de Puebla, con la finalidad de que algunos proyectos se ejecuten a través de los mismos, permitiendo con ello generar empleos en las diferentes regiones.

Además de lo anterior, con el Programa Especial de Infraestructura se contribuye a los siguientes Programas del Plan Nacional:

Esquema 3.5 Contribución del PEI a la Política Económica del PND

Política Económica	Construcción de caminos rurales	T3. Inversión en Infraestructura para el Incremento de la Competitividad. 4estrategias 6 Líneas de Acción
	Cobertura de Internet para todo el país	T5. Infraestructura y Equipamiento Gubernamental y de Servicios Públicos. 2estrategias 5 Líneas de Acción
	Autosuficiencia alimentaria y rescate del campo	T2. Apoyo al Desarrollo del Campo pobiano a través de la Infraestructura. 4estrategias 5 Líneas de Acción

Fuente: Elaboración propia con información del PND 2018-2024



3.2.2 Programa Nacional de Infraestructura Carretera

El Programa Nacional de Infraestructura Carretera cuenta con cinco objetivos articulados a través de tres prioridades, la forma en que el PEI contribuye a este se puede observar en el siguiente esquema:



Esquema 3.6 Contribución del PEI al Programa Nacional de Infraestructura Carretera. 2018-2024

PROGRAMA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA CARRETERA 2018-2024

OBJETIVOS

Lograr el desarrollo regional y el ordenamiento territorial de la nación, con visión de largo plazo.

Transitar hacia una red intermodal de comunicaciones y transportes integral, eficiente, sustentable, segura y moderna.

Lograr un sistema de verdadero respaldo a la competitividad nacional y superar la posición de nuestro país en este rubro, que nos ubica en el lugar 62 de 137 países calificados en el orbe.

Garantizar una infraestructura carretera que se vincule -sin cuellos de botella ni sitios de conflicto sin solución de continuidad- con las infraestructuras de puertos, vías férreas y aeropuertos y sin zonas de riesgo, y que incorpore el equipamiento conveniente para la conectividad de las telecomunicaciones modernas.

Resolver los puntos de conflicto con la infraestructura de las zonas urbanas, que permita el tránsito ágil y seguro de personas y bienes por el territorio nacional y que dé a todos la posibilidad personal, comercial, cultural y política de conectarse con el resto de los mexicanos y con el mundo.

PRIORIDADES

Conservación y mantenimiento de toda la infraestructura existente y terminación de las obras útiles, suspendidas o en proceso.

Construcción de **caminos pavimentados para todas las cabeceras municipales** que carecen de ellos, con mano de obra local y bajo la administración de las autoridades comunales.

Plan Nacional de Carreteras Federales- Atención prioritaria a las zonas del país donde la infraestructura carretera no ha llegado.

PROGRAMA ESTATAL DE INFRAESTRUCTURA

Temática 3 Inversión en Infraestructura para el Incremento de la Competitividad

Objetivo 1 Mejorar los sistemas de transporte e infraestructura carretera y productiva que fomenten el desarrollo económico con un enfoque sostenible.

Temática 4 Infraestructura para el Bienestar de los Poblanos

Objetivo 1 Fortalecer los sistemas de infraestructura y equipamiento que permitan el desarrollo integral de los habitantes del Estado

Temática 6 Impulso a la Conectividad Estatal

Objetivo 1 Contribuir a reducir las brechas de desigualdad en las regiones del Estado de Puebla a través de la mejora en la conectividad estatal con acciones de infraestructura que sean inclusivas, incluyentes y que permitan a los municipios del Estado responder de manera oportuna a fenómenos naturales perturbadores.

Fuente: Elaboración propia con información de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. 2019



3.3 Contribución a la Agenda 2030

Esta agenda global adoptada por los 193 estados miembros de las Naciones Unidas tiene como objetivo poner fin a la pobreza, reducir las desigualdades, fortalecer la paz y el acceso a la justicia y hacer frente al cambio climático sin que nadie

quede rezagado para el año 2030. Se instrumenta a través de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS): 17 objetivos y 169 metas temáticas con un enfoque integral del desarrollo, que se articulan en tres ejes que son el social, el económico y el medioambiental.

Además de proponer una alineación del Programa Especial con los objetivos y metas de los ODS, se retoma el enfoque de la Agenda 2030 de Desarrollo Sostenible e inclusión (no dejar a nadie atrás) como parte relevante para la definición de las estrategias de atención definidas para este instrumento, lo que permite orientar las políticas públicas desde la planeación estratégica a la consecución de metas globales.



Así pues, además de identificar la contribución específica que se lleva a cabo a través de las acciones de Infraestructura en las diferentes temáticas, se considera que, al ser transversal, su impacto trasciende al actuar de los demás actores del ámbito público y a los periodos de gobierno, permitiendo que con una correcta vinculación entre ellos se transite en el mediano y largo plazo hacia un Desarrollo Sostenible.

Específicamente, se contempla en la Agenda 2030 la necesidad de invertir en infraestructura e innovación para un mejor desarrollo económico, el cual se plasma en el Objetivo 9: Industria Innovación e Infraestructura; siendo una de sus metas: Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas las infraestructuras regionales

y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, haciendo hincapié en el acceso asequible y equitativo para todos.

Con el Programa Especial de Infraestructura se contribuye además a la consecución de otros objetivos como son:

El Objetivo 1. Fin de la pobreza; contribuyendo a subsanar las carencias sociales referentes a la calidad y espacios de la vivienda y los accesos a los servicios básicos.

Los Objetivos 3, 4 y 6 en colaboración con las instancias rectoras para el incremento de la cobertura de los servicios educativos, de salud y saneamiento a través de las Instituciones Sectorizadas.

El Objetivo 11. Ciudades y Comunidades Sostenibles, al promover el desarrollo de infraestructura de vivienda, servicios y comunicaciones en los espacios urbanos.

La vinculación con cada temática se observa en el siguiente esquema.

Esquema 3.6 Contribución del PEI al Programa Nacional de Infraestructura Carretera. 2018-2024




Objetivo 1

Estrategia 1
9.1,16.3,16.6,16.9,16.a

Estrategia 2
9.1,16.a

Estrategia 3
9.1,16.a


Objetivo 2

Estrategia 1
2.a, 6.4,6.a,6.b,8.4, 9.1,9.4,12.2

Estrategia 2
9.1,11.a, 15.3

Estrategia 3
8.4,9.1,9.3, 11.a

Estrategia 4
8.a, 9.1, 9.3


Objetivo 3

Estrategia 1
9.1, 9.3, 11.a

Estrategia 2
9.1, 9.3, 11.a, 11.2

Estrategia 3
9.1, 9.2, 9.3, 9.4, 11.a, 8.2, 8.9

Estrategia 4
7.1, 7.2, 7.B, 8.2, 8.4, 12.2, 13.2


Objetivo 4

Estrategia 1
1.4, 9.1, 10.2, 11.1, 11.3

Estrategia 2
1.4, 9.1, 10.2

Estrategia 3
9.1, 11.2, 11.3

Estrategia 4
4.a, 9.1

Estrategia 5
3.8, 9.1

Estrategia 6
9.1, 10.2, 11.4

Estrategia 7
14, 11.1, 11.3, 11.7, 6.1, 6.2

Estrategia 8
1.5, 9.1, 11, 11.b


Objetivo 5

Estrategia 1
9.1, 10.2, 11.3, 11.7, 16.6

Estrategia 2
9.c, 10.2, 11.3, 16.6, 16.A


Objetivo 6

Estrategia 1
1.5, 9.1, 11.5, 13.1

Estrategia 2
9.1, 15.9, 11.3


Objetivo 7

Estrategia 1
5.1

Estrategia 2
9.a, 11.6, 12.4, 12.5

Estrategia 3
7.b, 9.a, 9.4

Estrategia 4
10.2, 11.2, 11.3

Estrategia 5
7.b, 9.a, 9.4

Fuente: Elaboración propia con información de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. 2019

Esquema 3.7 Contribución a los ODS de los Objetivos del PEI. A

7 Objetivos

28 Estrategias

16 ODS

Contribución a 47 metas

Objetivo 1

Estrategia 1



9.1,16.3,16.6,16.9,16.a

Estrategia 2



9.1,16.a

Estrategia 3



9.1,16.a

Objetivo 2

Estrategia 1



2.a, 6.4,6.a,6.b,8.4, 9.1,9.4,12.2



Estrategia 2



9.1,11.a, 15.3



Estrategia 3



8.4,9.1,9.3, 11.a



Estrategia 4



8.a, 9.1, 9.3

ODS	META ODS
1	1.4, 1.5
2	2.a
3	3.8
4	4.a
5	5.1
6	6.1, 6.2, 6.4, 6.a, 6.b
7	7.1, 7.2, 7.b
8	8.2, 8.4, 8.9, 8.a
9	9.1, 9.2, 9.3, 9.4, 9.a, 9.c
10	10.2
11	11.1, 11.2, 11.3, 11.4, 11.5, 11.6, 11.7, 11.a, 11.b, 11.c
12	12.2, 12.4, 12.5
13	13.1, 13.2
15	15.3, 15.9
16	16.3, 16.6, 16.9, 16.a

Esquema 3.8 Contribución a los ODS de los Objetivos del PEI. B

7 Objetivos

28 Estrategias

16 ODS

Contribución a 47 metas

Objetivo 3

Estrategia 1



9.1, 9.3, 11.a

Estrategia 2



9.1, 9.3, 11.a, 11.2

Estrategia 3



9.1, 9.2, 9.3, 9.4, 11.a, 8.2, 8.9

Estrategia 4



7.1, 7.2, 7.B, 8.2, 8.4, 12.2, 13.2

Objetivo 4

Estrategia 1



1.4, 9.1, 10.2, 11.1, 11.3

Estrategia 2



1.4, 9.1, 10.2

Estrategia 3



9.1, 11.2, 11.3

Estrategia 5



3.8, 9.1

Estrategia 6



9.1, 10.2, 11.4

Estrategia 7



1.4, 11.1, 11.3, 11.7, 6.1, 6.2

Estrategia 8



1.5, 9.1, 11., 11.b

ODS	META ODS
1	1.4, 1.5
2	2.a
3	3.8
4	4.a
5	5.1
6	6.1, 6.2, 6.4, 6.a, 6.b
7	7.1, 7.2, 7.b
8	8.2, 8.4, 8.9, 8.a
9	9.1, 9.2, 9.3, 9.4, 9.a, 9.c
10	10.2
11	11.1, 11.2, 11.3, 11.4, 11.5, 11.6, 11.7, 11.a, 11.b, 11.c
12	12.2, 12.4, 12.5
13	13.1, 13.2
15	15.3, 15.9
16	16.3, 16.6, 16.9, 16.a

47

Programas
Especiales
Infraestructura

Fuente: Elaboración propia con información de PNUD.

Esquema 3.10 Contribución a los ODS de los Objetivos del PEI. D

7 Objetivos

28 Estrategias

16 ODS

Contribución a 47 metas

Objetivo 5

Estrategia 1

10 REDUCCIÓN DE LAS DESIGUALDADES 9.1, 10.2, 11.3, 11.7, 16.6

11 CIUDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES **16 PAZ JUSTICIA E INSTRUCCIONES SÓLIDAS** **17 ALIANZAS PARA LOGRAR LOS OBJETIVOS**

Estrategia 2

10 REDUCCIÓN DE LAS DESIGUALDADES 9.c, 10.2, 11.3, 16.6, 16.A

11 CIUDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES **16 PAZ JUSTICIA E INSTRUCCIONES SÓLIDAS** **17 ALIANZAS PARA LOGRAR LOS OBJETIVOS**

Objetivo 6

Estrategia 1

1 FIN DE LA POBREZA 1.5, 9.1, 11.5, 13.1

11 CIUDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES **13 ACCIÓN POR EL CLIMA**

Estrategia 2

11 CIUDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES 9.1, 15.9, 11.3

15 VIDA DE ECOSISTEMAS TERRESTRES

Objetivo 7

Estrategia 1

5 IGUALDAD DE GÉNERO 5.1

Estrategia 2

11 CIUDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES 9.a, 11.6, 12.4, 12.5

12 PRODUCCIÓN Y CONSUMO RESPONSABLES

Estrategia 3

7 ENERGÍA ASEQUIBLE Y NO CONTAMINANTE 7.b, 9.a, 9.4

Estrategia 4

10 REDUCCIÓN DE LAS DESIGUALDADES 9.1, 15.9, 11.3

11 CIUDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES

Estrategia 5

11 CIUDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES 7.b, 9.a, 9.4

5 IGUALDAD DE GÉNERO

ODS	META ODS
1	1.4, 1.5
2	2.a
3	3.8
4	4.a
5	5.1
6	6.1, 6.2, 6.4, 6.a, 6.b
7	7.1, 7.2, 7.b
8	8.2, 8.4, 8.9, 8.a
9	9.1, 9.2, 9.3, 9.4, 9.a, 9.c
10	10.2
11	11.1, 11.2, 11.3, 11.4, 11.5, 11.6, 11.7, 11.a, 11.b, 11.c
12	12.2, 12.4, 12.5
13	13.1, 13.2
15	15.3, 15.9
16	16.3, 16.6, 16.9, 16.a

Esquema 3.10 Programa Especial de Infraestructura.





4. Estrategias de Atención



Se propone que, siguiendo las líneas de acción, estatales y federales, la Secretaría encause sus acciones a los cuatro ejes principales de acción identificados en el Plan Estatal de Desarrollo 2019-2024, como se presentó anteriormente en la Alineación; asimismo se plantean dos temáticas más, una sexta temática que deriva de la vinculación a los objetivos de la agenda nacional y al impacto que ésta tienen en los diferentes aspectos sociales, económicos y culturales de la población, y es la Conectividad Estatal; y la séptima que corresponde a la atención de la transversalidad donde se incluyen aspectos relevantes relacionados con la inclusión de los diferentes grupos de la sociedad teniendo en cuenta sus características y necesidades particulares y la contribución de la Institución a las acciones emprendidas en materia de igualdad y cuidado ambiental definidas por las Instancias rectoras.

Considerando que este programa contempla una visión de incidencia de mediano y largo plazo, las acciones definidas pretenden tener un impacto que trascienda y que permita el cumplimiento de los ODS en 2030 y que esto se refleje en la mejora de la calidad de vida de la población.

Las temáticas abordadas y sus estrategias de atención se desarrollan en los siguientes apartados.

50

Programas
Especiales
Infraestructura

Hacer historia. Hacer futuro.



T1. INFRAESTRUCTURA PARA EL FORTALECIMIENTO DE LA SEGURIDAD Y JUSTICIA

Alineación PND:
POLÍTICA Y GOBIERNO

Alineación PED:
EJE 1

OBJETIVO

Fortalecer los sistemas de infraestructura y equipamiento que contribuyan para la construcción de la paz y el acceso a la justicia en las regiones del Estado.

ESTRATEGIAS

- 1** Ampliar la infraestructura y el equipamiento para contribuir al fortalecimiento de la seguridad y procuración de justicia.  

Líneas de Acción

- 1.1** Identificar la infraestructura existente en materia de seguridad y justicia en las regiones del estado de Puebla.
- 1.2** Construir espacios de infraestructura inclusivos que permitan que las instituciones destinadas a la seguridad pública y procuración y justicia a nivel estatal operen con mayor eficiencia.
- 1.3** Fortalecer la infraestructura de seguridad y procuración de justicia existente en las regiones del estado para incrementar su eficiencia con enfoque incluyente.

METAS ODS: 9.1, 16.3, 16.6, 16.9, 16.a

- 2** Fomentar el desarrollo de infraestructura estratégica a nivel regional para asegurar la acción de las fuerzas de seguridad, la reinserción social integral y el acceso a la justicia.  

Líneas de Acción

- 2.1** Desarrollar proyectos estratégicos en materia de infraestructura de seguridad pública, reinserción social integral y acceso a la justicia en las regiones del estado.

METAS ODS: 9.1, 16.a

- 3** Fortalecer la infraestructura tecnológica y de comunicaciones para la prevención y el 3 combate del delito.  

Líneas de Acción

- 3.1** Instrumentar en coordinación con las instancias responsables, proyectos de infraestructura tecnológica y de comunicaciones orientados a la prevención y combate del delito.

METAS ODS: 9.1, 16.a

T2. APOYO AL DESARROLLO DEL CAMPO POBLANO A TRAVÉS DE LA INFRAESTRUCTURA

Alineación PND:
CRECIMIENTO ECONÓMICO

Alineación PED:
EJE 2

OBJETIVO

Fortalecer la infraestructura y tecnología en el campo poblano para el desarrollo productivo en las regiones del Estado.

ESTRATEGIAS

- 1** Impulsar infraestructura hídrica para su aprovechamiento productivo.
- 

Líneas de Acción

- 1.1** Desarrollar proyectos de infraestructura hídrica para el aprovechamiento sustentable del agua en el sector primario.

METAS ODS: 2.a, 6.4, 6.a, 6.b, 8.4, 9.1, 9.4, 12.2

- 2** Mejorar las vías de comunicación, que propicie el intercambio eficiente de los productos y servicios derivados del campo.
- 

Líneas de Acción

- 2.1** Desarrollar proyectos que permitan mejorar la transitabilidad de las rutas de intercambio de productos y servicios derivados del campo en el estado.

- 2.2** Realizar acciones de mejora a las principales rutas de comercialización de productos y servicios derivados del campo en el Estado.

- 2.3** Implementar acciones para la atención de caminos saca-cosecha en las regiones del estado.

METAS ODS: 9.1, 11.a, 15.3

- 3** Impulsar nodos de desarrollo regional
- 

Líneas de Acción

- 3.1** Realizar proyectos estratégicos de infraestructura para el desarrollo agropecuario y tecnificación del campo en las regiones del estado.

METAS ODS: 8.4, 9.1, 9.3, 11.a

- 4** Desarrollar infraestructura y equipamiento de abasto y comercio.
- 

Líneas de Acción

- 4.1** Implementar proyectos integrales que permitan fortalecer las redes de abasto y distribución de productos y mercancías acordes a la demanda actual de la población.

- 4.2** Promover el desarrollo de infraestructura local para el acopio y comercialización de la producción indígena.

METAS ODS: 8.a, 9.1, 9.3

T3. INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA PARA EL INCREMENTO DE LA COMPETITIVIDAD

OBJETIVO

Mejorar los sistemas de transporte e infraestructura carretera y productiva que fomenten el desarrollo económico con un enfoque sostenible.

ESTRATEGIAS

1 Ampliar la red carretera para incrementar la conectividad y el acceso a rutas comerciales y de servicios en las regiones.



Líneas de Acción

- 1.1** Desarrollar proyectos en materia de infraestructura carretera para potenciar la transitabilidad en las principales rutas comerciales y de servicios en las regiones del estado.
- 1.2** Crear nuevas rutas comerciales y de servicio que permitan el intercambio eficiente de productos y servicios entre las regiones del estado.
- 1.3** Realizar acciones de infraestructura para la integración de las MIPYMES en cadenas de valor y cadenas de suministro.

METAS ODS: 9.1, 9.3, 11.a

2 Impulsar sistemas de transporte eficientes, accesibles, intermodales e interconectados para el traslado de personas, productos y servicios, que incrementen la productividad de las regiones.



53

Programas
Especiales
Infraestructura

Hacer historia. Hacer futuro.

Alineación PND:
CRECIMIENTO ECONÓMICO

Alineación PED:
EJE 3

Líneas de Acción

- 2.1** Gestionar en coordinación con las instancias rectoras un estudio de movilidad cuya implementación optimice los sistemas de movilidad de la zona metropolitana.
- 2.2** Desarrollar proyectos de infraestructura que optimicen la movilidad intermodal de personas, productos y servicios en las regiones del estado.

METAS ODS: 9.1, 9.3, 11.a, 11.2

3 Aumentar y mejorar la infraestructura y el equipamiento para el impulso de los sectores económicos.



Líneas de Acción

- 3.1** Diversificar y ampliar la infraestructura productiva en las regiones del estado mediante la implementación de proyectos específicos en colaboración con las instancias rectoras.
- 3.2** Generar, proyectos de desarrollo y promoción turística en materia de infraestructura basados en innovación y vocación turística con pertinencia cultural.
- 3.3** Fortalecer la infraestructura económica del estado y el equipamiento para impulsar las cadenas de valor regionales y facilitar su inserción a sectores estratégicos y emergentes.
- 3.4** Realizar acciones de infraestructura que contemplen la construcción, modernización, modificación, rehabilitación, reconstrucción, conservación y mantenimiento de lugares representativos del estado.

METAS ODS: 8.2, 8.9, 9.1,9.2, 9.3, 9.4, 11.a



T3. INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA PARA EL INCREMENTO DE LA COMPETITIVIDAD

OBJETIVO

Mejorar los sistemas de transporte e infraestructura carretera y productiva que fomenten el desarrollo económico con un enfoque sostenible.

ESTRATEGIAS

4 Impulsar la ejecución de infraestructura enfocada a la generación de energías alternativas, que permitan el desarrollo productivo sostenible.



Líneas de Acción

4.1 Desarrollar proyectos de infraestructura que permitan el uso de energías alternativas.

METAS ODS: 7.1, 7.2, 7.b, 8.2, 8.4, 13.2, 12.2,

T4. INFRAESTRUCTURA PARA EL BIENESTAR DE LOS POBLANOS

OBJETIVO

Fortalecer los sistemas de infraestructura y equipamiento que permitan el desarrollo integral de los habitantes del Estado

ESTRATEGIAS

- 1** Acercar los servicios a la población, a través de una red carretera moderna y eficiente en el estado.



Líneas de Acción

- 1.1** Realizar proyectos de modernización de la Red Carretera Estatal que contemplen la conectividad en las regiones del estado.

METAS ODS: 1.4, 9.1, 10.2, 11.1, 11.3

- 2** Mejorar las vías de acceso a los municipios y localidades con mayor rezago social.



Líneas de Acción

- 2.1** Elaborar estudios para la detección de necesidades de accesibilidad en las 32 regiones del estado.
- 2.2** Realizar acciones de conservación, mantenimiento y rehabilitación de los accesos primarios a los municipios del estado.

55 | Programas Especiales **Infraestructura**

Hacer historia. Hacer futuro.

Alineación PND:
CRECIMIENTO ECONÓMICO

Alineación PED:
EJE 3

- 2.3** Construir caminos y carreteras que faciliten el acceso a los municipios y localidades con mayor rezago social.

METAS ODS: 1.4, 9.1, 10.2

- 3** Integrar sistemas de movilidad intermodal, enfocadas en superar las desigualdades.



Líneas de Acción

- 3.1** Desarrollar proyectos de infraestructura orientados a la movilidad intermodal con enfoque inclusivo y de accesibilidad universal.

METAS ODS: 1.4, 9.1, 10.2

- 4** Fortalecer los mecanismos de gestión escolar para mejorar la infraestructura y equipamiento en todos los niveles, con énfasis en las localidades de alta y muy alta marginación



Líneas de Acción

- 4.1** Ampliar los espacios educativos en las regiones del estado en coordinación con las instancias rectoras en el tema.
- 4.2** Desarrollar en coordinación con las instancias rectoras en el tema, proyectos para el fortalecimiento de la infraestructura educativa en las regiones del Estado que sean inclusivos, con pertinencia cultural y perspectiva de género.
- 4.3** Realizar acciones de modernización, modificación y/o reconstrucción en materia de infraestructura educativa en coordinación con las instancias rectoras en el tema, verificando que cumplan con los criterios de accesibilidad universal, pertinencia cultural y perspectiva de género.

METAS ODS: 4.a, 9.1



T4. INFRAESTRUCTURA PARA EL BIENESTAR DE LOS POBLANOS

Alineación PND:
BIENESTAR SOCIAL

Alineación PED:
EJE 4

OBJETIVO

Fortalecer los sistemas de infraestructura y equipamiento que permitan el desarrollo integral de los habitantes del Estado

ESTRATEGIAS

5 Fortalecer la infraestructura y equipamiento en salud en todas las regiones con énfasis en las zonas de alta y muy alta marginación



Líneas de Acción

- 5.1** Ampliar los espacios para la atención de la salud en las regiones del estado en coordinación con las instancias rectoras en el tema verificando que estos cumplan con los criterios de calidad, sean inclusivos, con pertinencia cultural e igualdad de género..
- 5.2** Mantener la infraestructura física en materia de salud en condiciones adecuadas para la operación con criterios de acreditación y certificación en calidad.
- 5.3** Mejorar la infraestructura y equipamiento de salud pública en las regiones del estado mediante acciones de ejecución, fortalecimiento y sustitución definidos por las instancias rectoras.

METAS ODS: 3.8, 9.1

6 Mejorar la infraestructura y los sistemas de equipamiento cultural.



Líneas de Acción

- 6.1** Realizar proyectos de mantenimiento, conservación y/o rehabilitación en materia de infraestructura de los espacios culturales en las regiones del Estado en coordinación con las instancias rectoras en el tema.
- 6.2** Realizar acciones de construcción, modernización, modificación y/o reconstrucción en materia de infraestructura de los espacios culturales del Estado en coordinación con las instancias rectoras en el tema, verificando que cumplan con los criterios de pertinencia cultural y perspectiva de género.

METAS ODS: 9.1, 10.2, 11.4

56|

Programas
Especiales
Infraestructura

Hacer historia. Hacer futuro.



T4. INFRAESTRUCTURA PARA EL BIENESTAR DE LOS POBLANOS

Alineación PND:
BIENESTAR SOCIAL

Alineación PED:
EJE 4

OBJETIVO

Fortalecer los sistemas de infraestructura y equipamiento que permitan el desarrollo integral de los habitantes del Estado

ESTRATEGIAS

7 Aumentar la infraestructura social para el desarrollo equitativo en las regiones del Estado.



Líneas de Acción

- 7.1** Realizar proyectos de infraestructura social inclusiva que contemplen el desarrollo sostenible en la entidad con perspectiva de género para reducir las brechas de desigualdad.
- 7.2** Implementar proyectos de infraestructura con impacto social que integren a la ciudadanía en el proceso de planeación.
- 7.3** Realizar en coordinación con las instancias rectoras, acciones para la ejecución de infraestructura básica de servicios para el desarrollo integral de las localidades en situación de vulnerabilidad o de marginación por carencias sociales, con enfoque de pertinencia cultural y perspectiva de género.

7.4 Diagnosticar las necesidades de las diferentes regiones del estado en materia de infraestructura social básica desde la perspectiva de género y no discriminación, enfatizando la atención de las zonas rurales y con mayores índices de marginación.

METAS ODS: 9.1, 10.2, 11.4

8 Contribuir a mejorar las condiciones de la población afectada por desastres naturales a través de acciones de infraestructura.



Líneas de Acción

8.1 Realizar acciones de infraestructura que permitan el rescate y rehabilitación de espacios afectados por la ocurrencia de desastres naturales

METAS ODS: 1.5, 9.1, 11.5, 11.b



T5. INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO GUBERNAMENTAL Y DE SERVICIOS PÚBLICOS.

Alineación PND:
POLÍTICA Y GOBIERNO

Alineación PED:
EJE Especial

OBJETIVO

Contribuir a un gobierno abierto que garantice el combate a la corrupción y la eficiencia en la gestión gubernamental, con perspectiva de género e interseccionalidad.

ESTRATEGIAS

1 Incrementar la cobertura administrativa institucional.    

Líneas de Acción

- 1.1** Construir edificios públicos que sean accesibles, funcionales, inclusivos y eficientes en el uso de los recursos desde su diseño y construcción.
- 1.2** Equipar las oficinas públicas con servicios de Internet de banda ancha, para atender a la ciudadanía a través de aplicaciones que permitan facilitar los trámites gubernamentales
- 1.3** Ampliar la cobertura institucional en materia de trámites y servicios públicos en las 32 regiones del Estado con acciones de infraestructura edificada y de equipamiento que permitan brindar mayor atención a la población.

METAS ODS: 9.1, 10.2, 11.3, 11.7, 16.6

2 Ampliar el acceso a los servicios gubernamentales y de telecomunicaciones a través de una infraestructura tecnológica que mejore la atención a la población    

Líneas de Acción

- 2.1** Elaborar, en coordinación con las instancias responsables, proyectos de infraestructura orientados a la adecuada prestación de servicios públicos que contribuyan a la mejora de la gestión gubernamental
- 2.2** Dignificar los espacios públicos que brindan atención a la ciudadanía mediante acciones de mantenimiento y rehabilitación de la infraestructura y equipamiento existentes.

METAS ODS: 9.c, 10.2, 11.3, 16.6, 16.a



T6. IMPULSO A LA CONECTIVIDAD ESTATAL

Alineación PND:
BIENESTAR SOCIAL

Alineación PED:
EJE 4

OBJETIVO

Contribuir a reducir las brechas de desigualdad en las regiones del Estado de Puebla a través de la mejora en la conectividad estatal con acciones de infraestructura que sean inclusivas, incluyentes y que permitan a los municipios del Estado responder de manera oportuna a fenómenos naturales perturbadores.

ESTRATEGIAS

1 Fortalecer la capacidad de respuesta de los municipios del Estado que se encuentran en zonas de desastre natural ante la ocurrencia de fenómenos naturales perturbadores.



Líneas de Acción

- 1.1** Realizar acciones de infraestructura para la atención de las rutas de evacuación del estado de Puebla
- 1.2** Conservar la infraestructura carretera para reducir las áreas que representan algún riesgo para la población.

METAS ODS: 1.5, 9.1, 11.5, 13.1

2 Contribuir a mejorar la movilidad estatal mediante la atención de las principales vías carreteras de carácter regional que existen en el Estado, con un enfoque de conservación y respeto de los recursos naturales.



Líneas de Acción

- 2.1** Atender de las principales vías carreteras de carácter regional que existen en el Estado, con un enfoque de conservación y respeto de los recursos naturales.
- 2.2** Modernizar la infraestructura carretera de ámbito regional priorizando los puntos de mayor tránsito vehicular.
- 2.3** Definir en coordinación con las instancias rectoras proyectos de infraestructura para ampliar la cobertura de transporte en las regiones del estado.
- 2.4** Fortalecer la infraestructura en materia de caminos y puentes que mejoren el acceso de la población en las regiones indígenas.

METAS ODS: 9.1, 1.9, 11.3

T7. ESTRATEGIAS TRANSVERSALES

OBJETIVO

Contribuir a la visión estatal de Transversalidad integrando en las acciones de infraestructura los enfoques transversales de medio ambiente y sustentabilidad, atención a los pueblos originarios y perspectiva de género e interseccionalidad.

1 Implementar esquemas para la generación de espacios inclusivos con perspectiva de género.



Líneas de Acción

- 1.1** Integrar la perspectiva de género e interseccionalidad en los proyectos de construcción, mantenimiento y rehabilitación de la infraestructura estatal.
- 1.2** Promover acciones de infraestructura y equipamiento para el fortalecimiento de los espacios para el desarrollo y bienestar de las y los jóvenes de las regiones del Estado considerando la pertinencia cultural y la accesibilidad universal.

METAS ODS: 5.1

2 Incrementar y mejorar la infraestructura para la adecuada valorización, tratamiento y disposición final de los residuos sólidos.



Líneas de Acción

- 2.1** Implementar proyectos de infraestructura para mejorar el manejo de los residuos sólidos en el estado.

METAS ODS: 9.a, 11.6, 12.4, 12.5

3 Promover infraestructura sustentable considerando la eficiencia y transición energética.



Líneas de Acción

- 3.1** Desarrollar proyectos de infraestructura que cuenten con las características de accesibilidad, funcionalidad, inclusividad y que sean eficientes en el uso de los recursos mediante la implementación de eficiencia energética y la transición al uso de energías alternativas.

METAS ODS: 7.b, 9.a, 9.4

4 Fortalecer la infraestructura vial que propicie el uso de medios de transporte sustentables con perspectiva de género interseccional y enfoque a personas en situación de vulnerabilidad.



Líneas de Acción

- 4.1** Realizar un proyecto de modernización de las principales vialidades para incorporar la gestión de la velocidad bajo orientación de la seguridad vial.
- 4.2** Habilitar bajo principio de accesibilidad universal las vialidades de jurisdicción estatal.
- 4.3** Incrementar el número de kilómetros de infraestructura ciclista en las regiones del estado.
- 4.4** Mejorar la infraestructura via existente contemplando la incorporación en las vialidades de infraestructura peatonal y ciclista.

METAS ODS: 10.2, 11.2, 11.3

T7. ESTRATEGIAS TRANSVERSALES

5 Promover sistemas de Infraestructura resiliente y sustentable para la disminución de vulnerabilidades y riesgos.



Líneas de Acción

- 5.1** Contribuir al desarrollo de proyectos de infraestructura resiliente y sustentable mediante la asesoría a los municipios que deseen implementar este tipo de sistemas.
- 5.2** Contribuir al diseño e implementación de un programa de identificación y remodelación urgente de espacios públicos que por sus condiciones físicas y materiales pongan en riesgos la seguridad de mujeres y niñas, enfatizando la atención de aquellas regiones, municipios y localidades con mayores índices de violencia hacia las mujeres.

METAS ODS: 9.a, 11.b, 11.c, 13.1



5 Indicadores y Metas



Con la finalidad de medir de manera adecuada el cumplimiento de las estrategias identificadas y verificar el grado de avance de las acciones en materia de infraestructura y su contribución para la consecución de los objetivos estatales, se proponen ocho indicadores cuyas metas se definieron a través de un análisis del comportamiento de las variables que los integran, realizando una proyección para el año 2024; estos indicadores además se encuentran vinculados a los Objetivos de la Agenda 2030 como se presenta a continuación.:



Temática 1

Infraestructura para el Fortalecimiento de la Seguridad y Justicia



Infraestructura para el ejercicio de la función de Seguridad Pública.

Descripción: Se refiere a la cantidad de infraestructura disponible por entidad federativa para el ejercicio de la seguridad pública de ámbito estatal, incluyendo comandancias, estaciones módulos, casetas, centros C3, C4, C5 y cámaras de vigilancia.

Fuente Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). Censo Nacional de Gobierno, Seguridad Pública y Sistema Penitenciario Estatales.

Periodicidad Anual

Desagregación Estatal

Unidad de Medida Unidad

Línea Base 2015 243 **Meta 2024** 473



Temática 2

Apoyo al Desarrollo del Campo Poblano a través de la Infraestructura



Promedio Anual del Índice de Volumen Físico Agropecuario por Entidad Federativa. Puebla



Descripción: Presenta un análisis de la evolución real de la producción agropecuaria nacional, por entidad federativa y por cultivo y productos pecuarios. Se mide mensualmente, sin embargo se retoma el promedio anual.



Fuente Elaboración propia con información de la Secretaría de Agricultura y Desarrollo Rural. Servicio de Información Agroalimentaria y Pesquera (SIAP)



Periodicidad Anual



Desagregación Estatal

Unidad de Medida Promedio

Línea Base 2015 108.4 **Meta 2024** 116.51



Temática 3

Inversión en Infraestructura para el Incremento de la Competitividad



Densidad de la Red Carretera Atendida.



Descripción: Es la relación entre la longitud de la red carretera estatal respecto a la superficie total del estado.



Fuente Secretaría de Infraestructura



Periodicidad Anual



Desagregación Estatal

Unidad de Medida Porcentaje

Línea Base 2011 33.06 **Meta 2024** 37.83



Temática 3

Inversión en Infraestructura para el Incremento de la Competitividad

Posición del Estado en el Subíndice de Precusores del Índice de Competitividad Estatal.



Descripción: Este subíndice compuesto por indicadores relacionados con el uso de TIC, las vías físicas de comunicación y el uso y acceso a los servicios financieros permite medir los sectores financiero, de telecomunicaciones y de transporte, mismos que inciden en el desarrollo y la competitividad.



Fuente Instituto Mexicano para la Competitividad A.C. (IMCO)

Periodicidad Bial

Desagregación Estatal

Unidad de Medida Posición

Línea Base 2011 15 **Meta 2024** 8



Temática 4

Infraestructura para el Bienestar de las y los poblanos.

Porcentaje de la población con carencia por acceso a servicios básicos en la vivienda.



Descripción: Es la relación entre la longitud de la red carretera estatal respecto a la superficie total del estado. De acuerdo con CONEVAL, una persona se encuentra en situación de pobreza si presenta alguna carencia social, una de ellas es el acceso a los servicios básicos de la vivienda, por lo que se mide la disponibilidad de agua, drenaje y piso firme de las viviendas en los Estados.



Fuente Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL).

Periodicidad Bial

Desagregación Estatal

Unidad de Medida Porcentaje

Línea Base 2011 38.8 **Meta 2024** 24.5



Temática 5

Infraestructura y Equipamiento Gubernamental y de Servicios Públicos.

Bienes inmuebles propios en las instituciones de las administraciones públicas. Puebla

Descripción: Se refiere a la cantidad de bienes inmuebles con los que cuentan las administraciones públicas estatales por tipo de posesión.

Fuente Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). Censo Nacional de Gobierno, Seguridad Pública y Sistema Penitenciario Estatales.

Periodicidad Anual

Desagregación Estatal

Unidad de Medida Inmueble

Línea Base 2011 364 **Meta 2024** 5003





Temática 6

Impulso a la Conectividad Estatal

Porcentaje de municipios en el estado con mayores problemas de transitabilidad.



Descripción: Se refiere a los municipios del estado que cuentan con el 60% o más de población con un grado de transitabilidad baja por malas condiciones del camino, falta de vías de acceso u otras variables que impiden el tránsito continuo, sobre el total de municipios del estado de Puebla.



Fuente Secretaría de Infraestructura con datos del Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social.



Periodicidad Anual

Desagregación Estatal

Unidad de Medida Porcentaje

Línea Base 2020 20.73 **Meta 2024** 20.6

Temática 7

Estrategia Transversal

1. Posición de la Zona Metropolitana Puebla-Tlaxcala en el Índice de Movilidad Urbana



Descripción: Se refiere a la posición de la zona de 20 ciudades evaluadas que comprende subíndices como contexto urbano, regulación y políticas públicas en favor de la movilidad, transporte seguro y accesibilidad y funcionamiento de la infraestructura urbana, entre otros.



Fuente Instituto Mexicano para la Competitividad A.C. (IMCO)

Periodicidad Bial

Desagregación Estatal

Unidad de Medida Posición

Línea Base 2019 15 **Meta 2024** 12



2. Ranking del Subíndice del Manejo Sustentable del Medio Ambiente en el Índice de Competitividad Estatal



Descripción: Se refiere a la posición del estado a nivel nacional del subíndice del Manejo Sustentable del Medio Ambiente.



Fuente Instituto Mexicano para la Competitividad A.C. (IMCO)

Periodicidad Bial

Desagregación Estatal

Unidad de Medida Posición

Línea Base 2012 27 **Meta 2024** 25



Anexo Diagnóstico



Es necesario entonces definir las problemáticas a atender para, identificar el posicionamiento del Estado y las estrategias a operar a través de programas y proyectos específicos que permitan alcanzar los Objetivos de Desarrollo.

En el presente diagnóstico se contextualiza la situación en la que se enmarca la elaboración del Programa Especial de Infraestructura, a nivel internacional, nacional y estatal, y en los casos en los que es posible se lleva a cabo la desagregación a nivel regional y municipal; esto con la finalidad de validar la contribución de las estrategias de acción propuestas a la solución de las problemáticas identificadas y las limitantes que se tienen ante factores externos al ámbito de actuación de la misma Secretaría.

Cabe destacar asimismo que los datos que se presentan son de fuentes oficiales de acuerdo a su metodología de recopilación y publicación de datos, y se complementa con la información obtenida de los instrumentos de participación ciudadana y los datos generados por la Institución que se han reflejado en los indicadores que se reportan de manera anual en los sistemas de monitoreo y evaluación correspondientes.

1. Combate a la Pobreza

La pobreza es un problema multidimensional que afecta de manera desproporcionada a la población, siendo los sectores vulnerables como las niñas, niños, jóvenes, mujeres, adultos mayores y la población indígena

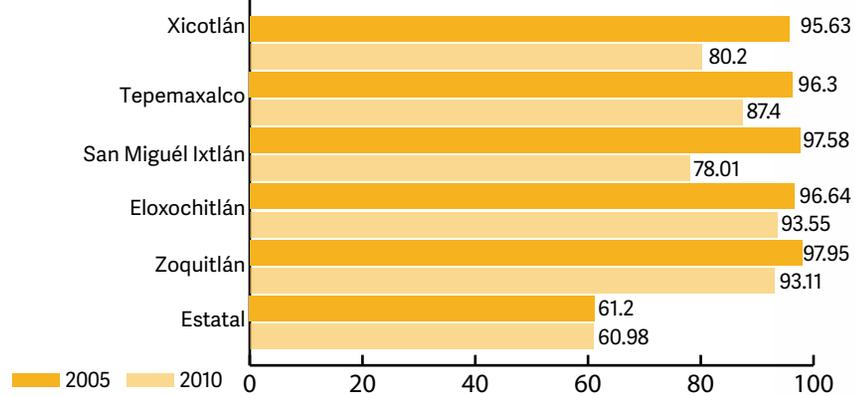


quienes enfrentan una brecha que se debe reducir; de acuerdo con la Medición de la Pobreza en México realizada por el Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL), para 2018 en el Estado de Puebla las personas en situación de pobreza representaron un 58.9% de la población total, por lo que es fundamental reiterar el compromiso hacia aquellos que presentan alguna carencia social o económica.

Como se puede observar en el Esquema A1, la mayoría de los municipios presentan un porcentaje de población en situación de pobreza entre el 60 y 80%, si bien los indicadores de pobreza se han reducido a nivel estatal como se puede observar, a nivel municipal se puede observar que existe persistencia en algunos municipios, siendo relevante Zoquitlán, de la Región Sierra Negra, que además es uno de los municipios con mayor población indígena.

Esquema A1. Indicadores Relevantes en Materia de Pobreza en Puebla 2008-2018

Evolución de la Pobreza por Municipio 2005-2010



De cada 100 jefes de familia en situación de pobreza el **32.8%** son mujeres

65.44% de las mujeres poblanas presentan pobreza multidimensional – Puebla es el 3 lugar a Nivel Nacional con mujeres en esta situación.

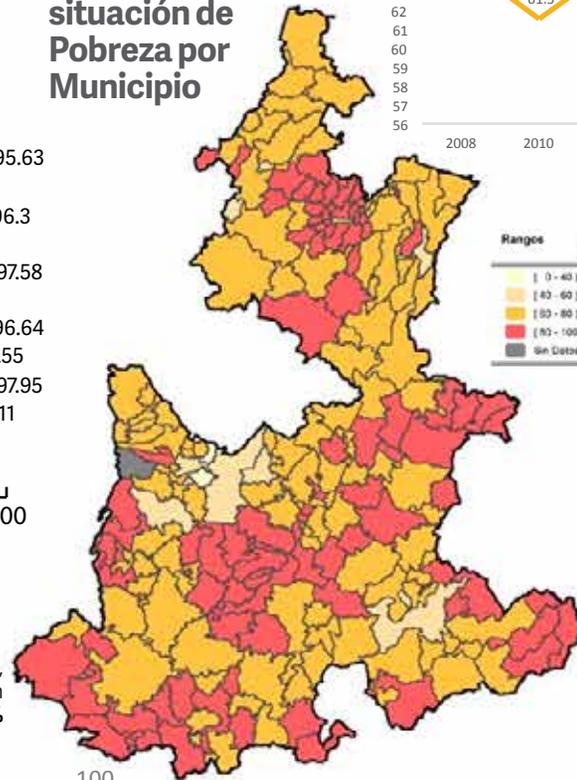
En lo que se refiere a carencias sociales, el **19.28%** de las mujeres en el estado presentan al menos una carencia.



Del total de población indígena del estado, el **53.47%** presenta grado de marginación alto y muy alto, de éste porcentaje, el **34%** son mujeres (18.2% del total).

Sólo el **16.35%** de la población indígena cuenta con agua entubada en su vivienda, **15.52%** con drenaje y **20.67%** con electricidad.

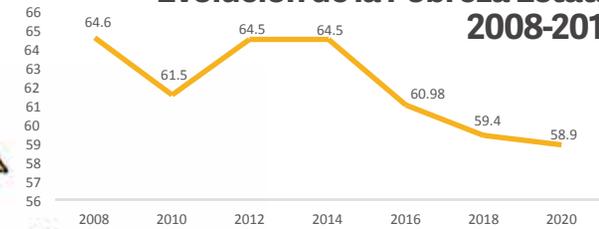
Población en situación de Pobreza por Municipio



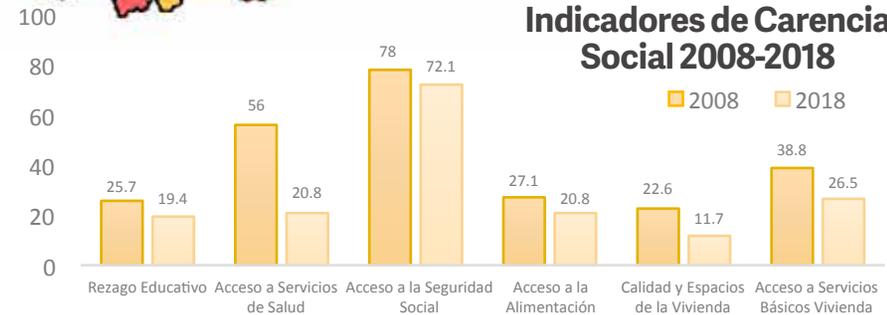
Regiones con mayor porcentaje de pobreza

- Huehuetla
- Sierra Negra
- Chiautla
- Acatlán
- Tepexi de Rodríguez

Evolución de la Pobreza Estatal 2008-2018



Indicadores de Carencia Social 2008-2018



Fuente: Elaboración propia con información de CONEVAL 2015 y 2018 (Medición de la Pobreza y Carencias Sociales), INEGI (Atlas de Género), Secretaría de Bienestar Federal, CDI y CONAPO.

Este problema no puede ser atacado únicamente mediante programas sociales aislados, es necesaria la coordinación entre las Instituciones y los diversos actores sociales de manera que haya una estrategia que, desde sus diferentes ámbitos de acción, contribuya a la generación de valor público y, por tanto, impacte en el bienestar de los habitantes del estado.

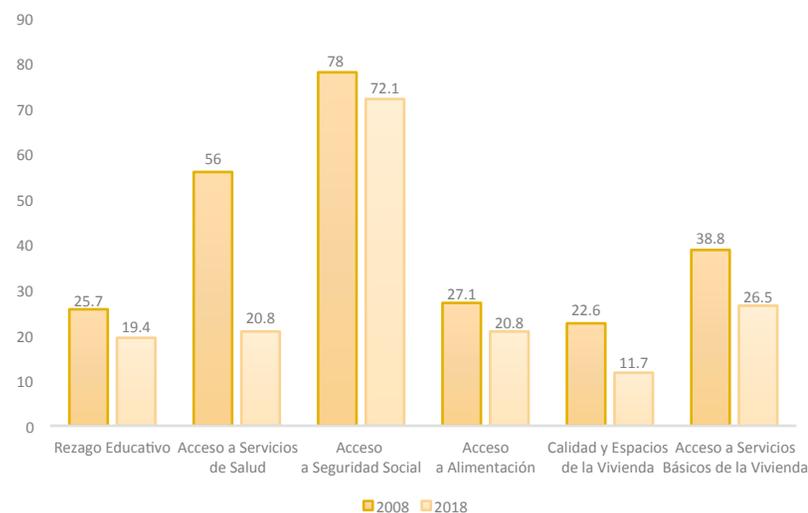
Se debe considerar que existen factores externos a la actuación institucional que podrían limitar la efectividad de las acciones, uno de ellos es el factor social, es decir, muchos de los municipios y localidades que presentan alto grado de marginación y rezago social cuentan con un porcentaje alto de población indígena, lo que significa que cualquier acción que se lleve a cabo se debe hacer desde su planeación con un enfoque de pertinencia cultural y con la participación de los diferentes grupos; asimismo, en cuestiones de dotación de servicios, se debe considerar la geografía de las diferentes regiones, pues hay algunas de difícil acceso o cuyas condiciones climáticas implican un mayor costo o bien limitan el tipo de acciones que se pueden realizar.

De acuerdo al Plan Nacional de Desarrollo, el objetivo más importante del gobierno es que para 2024 la población de México esté viviendo en un entorno de bienestar impulsando una nueva vía hacia el desarrollo, una vía en la que la participación de la sociedad resulta indispensable; en este tenor, el Gobierno Estado de Puebla a través de las diferentes Instituciones, tiene el firme compromiso de generar políticas que coadyuven al bienestar de los poblanos, lo cual en este plan

se refleja en lo planteado en la temática 4. Infraestructura para el bienestar de las y los poblanos.

Dentro de este ámbito se puede identificar que las principales carencias sociales en el Estado son el acceso a la seguridad social y a los servicios básicos de la vivienda; siendo el 72.1% y el 26.5%, respectivamente, de la población quienes presentan esta situación (CONEVAL, 2018); no dejando de lado las otras carencias en las cuales se ha evolucionado de manera positiva desde 2008 como se observa en el siguiente gráfico.

Esquema A1. Evolución de los Indicadores de Carencia Social en Puebla Porcentaje de población que presenta una o más carencias. 2008-2018



Fuente: CONEVAL 2018

En este sentido, es necesario ampliar la atención a obras de infraestructura básica que permitan mejorar la dotación de servicios; asimismo mantener e incrementar las acciones referentes a infraestructura educativa, de salud y de acceso a calidad y espacios de la vivienda; así como contribuir con otras instancias a la ejecución de obras y acciones que permitan atender al campo poblano para promover la seguridad alimentaria.

Asimismo, dentro de este rubro se consideran las carencias que resultan o se enfatizan por la ocurrencia de fenómenos naturales perturbadores, cuyo impacto es mayor en las zonas más rezagadas; por lo que no se deben omitir aquellas acciones preventivas y de atención específica que permitan a la población hacer frente y responder de manera adecuada, siempre teniendo en cuenta que, salvo aquellas de carácter preventivo, se trata de acciones que no pueden ser previstas y por tanto, pueden existir limitantes para su atención o bien requerir de la participación de instancias externas.

1.1 Servicios Básicos

1.1.1 Agua y Saneamiento

El agua es un líquido vital para el desarrollo integral de un país, la distribución equitativa de este bien ayuda a cerrar la brecha de marginación entre las diferentes regiones, incrementando la productividad y competitividad. Para alcanzar lo anterior, es necesario realizar acciones desde lo local, desarrollando obras que permitan que el agua potable llegue a to-

dos los habitantes, que permitan garantizar la cobertura total de alcantarillado y saneamiento, el manejo adecuado de las aguas residuales, el aprovechamiento mediante la captación pluvial y que además promuevan el uso racional de este vital líquido.

La ausencia de estos servicios en los hogares se encuentra relacionada con el incremento y prevalencia de enfermedades infecciosas en la población. De acuerdo a la Comisión de Agua y Saneamiento de Puebla, para 2018 se contaba con la siguiente cobertura.

Gráfica A2. Cobertura del Servicio de Agua y Saneamiento en Puebla. 2018



Fuente: CEAS Puebla, 2018.

Como se puede observar, se ha avanzado en la cobertura de agua y drenaje; sin embargo, aún más del 10% de los poblados que habitan en viviendas particulares no cuenta con este servicio. En lo que respecta al saneamiento el avance en la cobertura se mantiene en un 40%.

1.1.2 Electrificación

En lo que respecta a la electrificación de las diversas regiones del país, es necesario contar con proyectos de estudio que contemplen las características topográficas de zonas de difícil acceso a efecto de que las comunidades más alejadas

cuenten con infraestructura suficiente y de calidad, generando seguridad y mejores condiciones de vida.

Actualmente en el Estado de Puebla se cuenta con una cobertura del 99.5%, si bien esta cifra es alta, se debe considerar que es un elemento primordial para asegurar una vida digna a las familias poblanas.

Asimismo se debe garantizar el mantenimiento de la infraestructura existente y la transición a formas alternativas de generación de energía que permitan reducir los costos y contribuir al cuidado del medio ambiente.

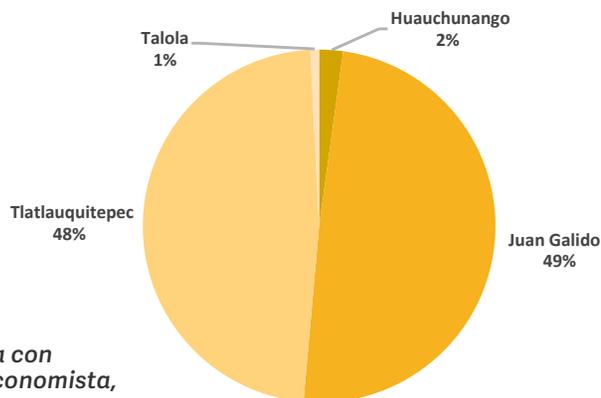
Esquema A2. Indicadores Relevantes en Materia de Energía Eléctrica 1990-2019

Volumen de las presas destinado para energía eléctrica
Millones de Metros Cúbicos 2015

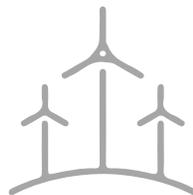
Municipio	Volumen
Huauchinango	23.2
Juan Galindo	522.9
Tlatlauquitepec	507.5
Tlaola	8.5

Fuente: Elaboración propia con información de INEGI, El Economista, CONAPO y CFE.

Fuentes Hidroeléctricas Puebla 4 Presas



Evolución de la cobertura de energía eléctrica en el estado de Puebla Porcentaje 1990-2015



Energía Eólica

Iniciativa Privada

Parque Industrial de Energía Renovable -PIER

PIER Esperanza

33 Aerogeneradores

66 MV

-> Beneficios a la población: mejora en infraestructura educativa.

PIER Cañada Morelos, Chapulco, Palmar de Bravo

84 Aerogeneradores

220 MV

-> Beneficios a la población: recursos para rehabilitación de caminos, centros educativos e instalaciones deportivas y de la comunidad.



Energía Solar

Puebla- Radiación superior a la media nacional 5.4 Kw

Iniciativa Privada

-Servicio Doméstico (calefactores, luminarias, celdas)

Proyectos

-Cuyoaco (200 MW /235mdd)

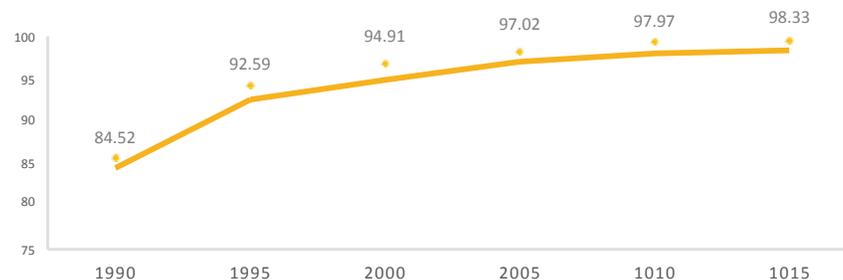
-Tepeyahualco (330 MW)

-San Salvador el Seco (1000 MW)

-Sector Público

Luminarias 1 Proyectos para Edificios Públicos

Evolución de la cobertura de energía eléctrica en el estado de Puebla Porcentaje 1990-2015



1,553,451 Viviendas Habitadas
98.73% cuenta con energía eléctrica



Ocupa el lugar **19** a nivel nacional de % de viviendas sin energía eléctrica.



1.2 Infraestructura para la Salud

De acuerdo con CONEVAL para 2018 el 20.8% de la población del estado carece del acceso a los servicios de salud; parte de esta problemática se relaciona con la ubicación, accesibilidad, capacidad, equipamiento y condiciones de la infraestructura médica.

Esto repercute en un menor bienestar, puesto que existen mayores tasas de mortalidad y morbilidad y asimismo en

Tabla A1. Regiones con mayor porcentaje de pobreza y menor acceso a los servicios de Salud. 2017-2020

Región	Municipio con mayor % de población indígena	Municipio con mayor porcentaje de pobreza extrema	Población	P. Femenina (%)	P. Masculina (%)	P. Indígena (%)	P. en Pobreza (%)	P. Acceso Servicios de Salud (%)	Tasa de mortalidad infantil	Tasa de mortalidad general	Unidades médicas
Sierra Negra	Coyomeapan	Eloxochitlán	149,346	52.02	47.98	74.99	88.27	9.9	7	5	74
Tepexi de Rodríguez	Chigmecatitlan	La Magdalena Tlatlauquitepec	80,370	52.37	47.63	16.66	87.17	15.12	7	6	46
Huehuetla	Atlequizayan	Ixtepec	86,887	51.43	48.57	94.31	84.76	9.17	8	6	43
Quimixtlán	Chichiquila	Chichiquila	131,789	51.81	48.19	12.35	83.11	10.06	6	5	52
Chiautla	Cohetzala	Ixcamilpa de Guerrero	54,196	51.8	48.2	4.89	80.81	10.64	5	8	26
Acatzingo	Cuapiaxtla De Madero	Acatzingo	182,915	51.49	48.51	7.8	80.22	27.44	8	4	31
Ciudad Serdán	Chalchicomula De Sesma	Atzizintla	146,386	57.71	48.29	0.57	77.58	14.4	12	6	43
Acatlán	Xayacatlán De Bravo	San Miguel Ixtlán	104,137	53.19	46.81	7.09	76.76	12.81	12	9	58
Tecamachalco	Tlacotepec de Benito Juárez	Xochitlan Todos Santos	182,191	51.98	48.02	12.04	76.07	19.5	12	5	35
Chignahuapan	Cuautempan	Cuautempan	132,784	51.36	48.64	18.5	74.9	8.85	10	5	69

Fuente: Elaboración propia con datos de CONEVAL, INEGI y SSEP

Actualmente se cuenta con 1,368 Unidades Médicas, de las cuales, 1,288 son de consulta externa y 80 son de tipo hospitalario, destacando que en la región 17-Acatlán se tiene una mayor tasa de mortalidad general que en el resto de las regiones y un alta tasa de mortalidad infantil; contando con solo 58

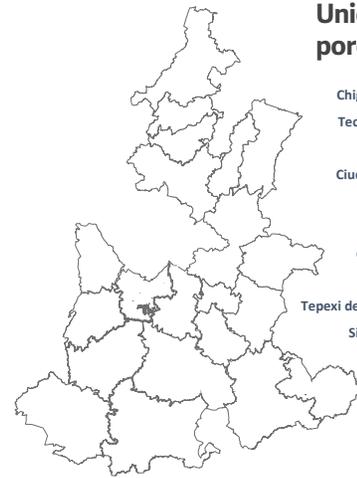


unidades médicas, de las cuales solo 3 son de tipo hospitalario y no se cuenta con ninguna de especialidad, por lo que sería una región prioritaria para atender.

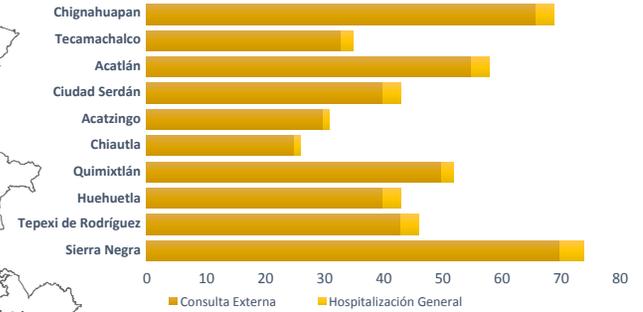
En la zona en la que más se cuenta con infraestructura en materia de salud es en el Área Metropolitana de Puebla, que comprende las regiones 21 a 30, donde además se encuentran 8 hospitales de especialidad de los 9 existentes en el estado.

En el Esquema A3, se pueden observar algunos datos relevantes en materia de Salud.

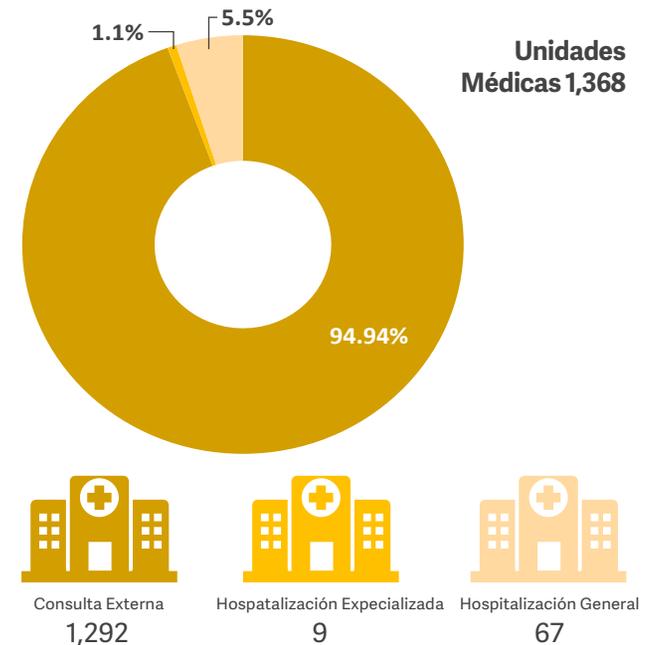
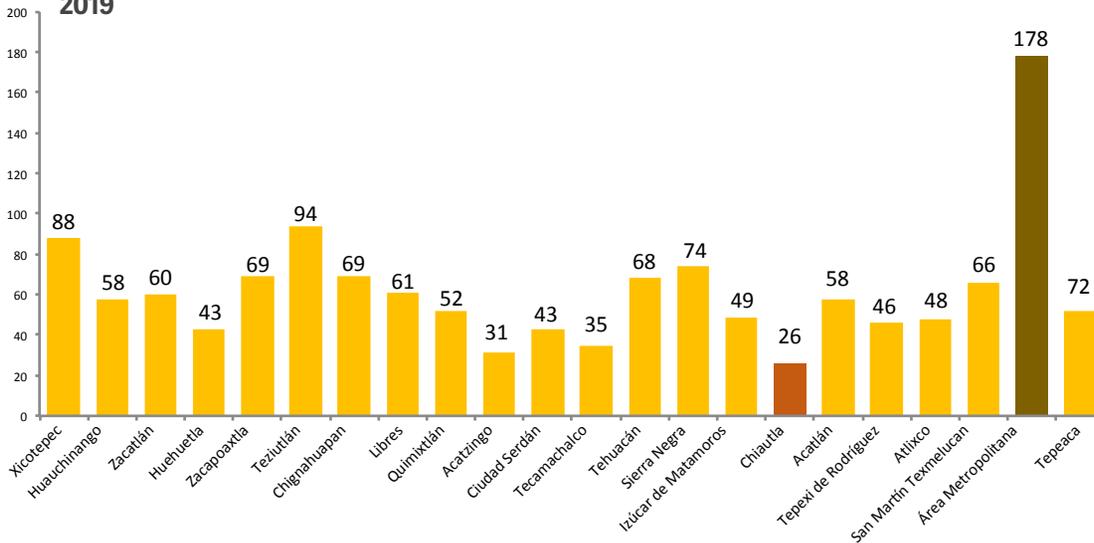
Esquema A3 Indicadores relevantes en materia de Salud



Unidades Médicas por tipo en regiones con mayor porcentaje de pobreza



Unidades Médicas por Región 2019



1.3 Infraestructura Educativa

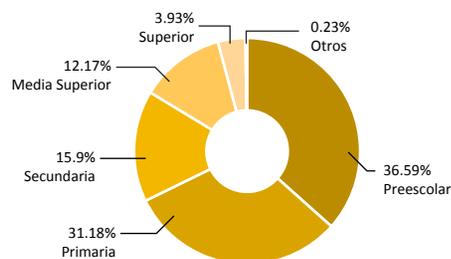
Es importante que además de contar con una mayor cobertura, la infraestructura educativa sea de calidad y contemple desde su diseño las condiciones necesarias para que las instalaciones sean inclusivas.

Actualmente, en el estado de Puebla el grado de escolaridad promedio de la población de 15 años o más es de 8.5, equivalente a nivel secundaria incompleta, asimismo el 7.9% de la población no tiene ningún grado de escolaridad, esto se relaciona de manera directa con la pobreza, dado que en las zonas más vulnerables no hay suficiente cobertura de espacios educativos, o bien no hay fácil acceso a ellos.

A nivel estatal, se cuenta con 14,906 escuelas desde nivel preescolar a superior, las regiones en las cuales se identifica una menor cobertura es en las regiones 4-Huehuetla y 16-Chiautla, que además presentan un mayor nivel de analfabetismo.

Esquema A3 Indicadores relevantes en materia educativa en Puebla 2006-2018

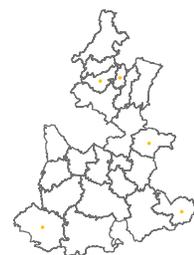
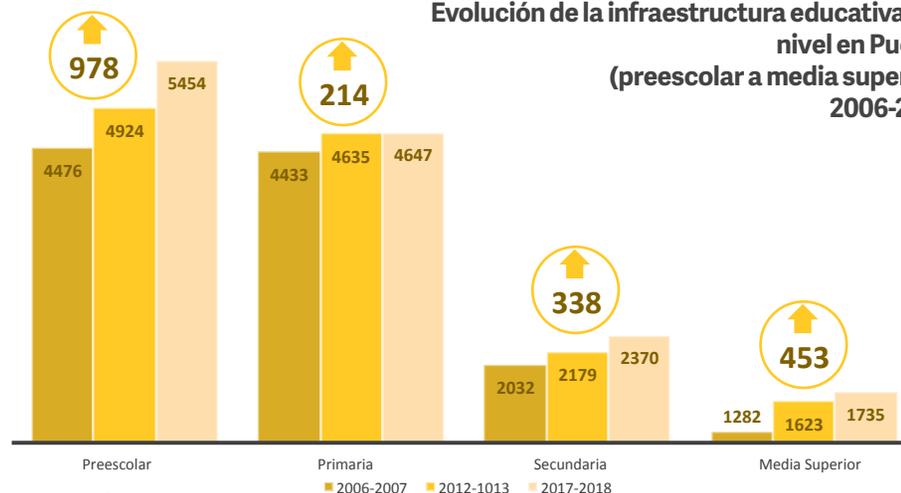
Escuelas en el estado 14,906 ▶ **12,471 Educación Básica**



- ▶ **1,546** Escuelas comunitarias de nivel básico
- ▶ **182** Unidades de Servicio para la Atención de Educación Especial Básica (52 Escuelas CAM)
- ▶ **1,686** Escuelas Indígenas en niveles preescolar y primaria (17%)

En el Esquema A2 se puede observar la evolución de la cobertura educativa por niveles, siendo el nivel preescolar el que más incremento ha tenido en la cantidad de escuelas a nivel estatal, del total de planteles educativos el 83% corresponden a educación básica, que abarca de preescolar a secundaria, siendo en estos niveles en los que se consideran escuelas indígenas.

Evolución de la infraestructura educativa por nivel en Puebla (preescolar a media superior) 2006-2018



5 Regiones con grado promedio de escolaridad ≤ 6

41 municipios 555,542 hab. 52% M | 48% H

? % de Población Analfabeta % de Población Indígena % de Población en Situación de Pobreza

Región	% de Población Analfabeta	% de Población Indígena	% de Población en Situación de Pobreza
3. Zacatlán	18.51%	49.12%	72.67%
4. Huehuetla	28.06%	94.31%	84.76%
9. Quimixtlán	18.46%	83.11%	88.27%
14. Sierra Negra	26.19%	74.99%	88.27%
16. Chiautla	14.56%	80.81%	

Fuente: Elaboración propia con información de CONEVAL, INEE e INEGI



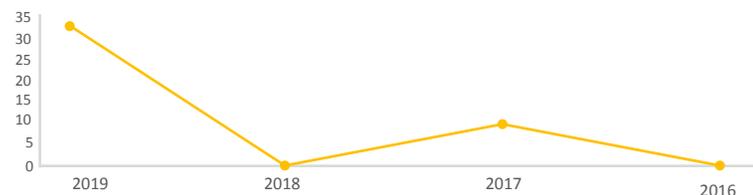
Se identifica la cobertura en lo correspondiente a la atención de necesidades educativas especiales (NEE), destacando que de las 182 unidades de servicio que se identifican, sólo 52 corresponden a Centros de Atención Múltiple (CAM), el resto son Unidades de Servicios de Apoyo a la Educación Regular (USAER); si bien esto responde a la política de inclusión en la cual se debe atender a las personas con NEE en los centros educativos regulares para evitar su exclusión, no existen cifras que permitan conocer si los planteles cuentan con infraestructura y equipamiento adecuados para la atención de personas con alguna discapacidad física.

1.4 Protección Civil y Atención a Desastres Naturales

El estado de Puebla se encuentra en una zona de ocurrencia común de fenómenos naturales; por lo que además del monitoreo permanente de la actividad del volcán Popocatepetl, y la realización de acciones para la atención de daños causados por fenómenos hidrometeorológicos en las zonas serranas del Estado y de la actividad sísmica reciente, se debe considerar la incidencia de fenómenos potenciados por el cambio climático siendo necesario incrementar las medidas de seguridad y la construcción de obras de protección a centros de población y áreas productivas, como son los bordos y muros de protección, limpieza, desazolve, rectificación, encauzamiento y protecciones marginales de ríos, así como estructuras de control de barrancas.

Gráfico A4. Acciones de Infraestructura para la Atención de Rutas de Evacuación en Puebla 2016-2019

Acciones de Infraestructuras para la Atención de Rutas de Evacuación en Puebla 2016-2019



10 Rutas de Evacuación
14 Municipios

Regiones: Atlixco, San Martín y San Andrés Cholula
140.2 km² 2019 – 33 Acciones – 13 Mun
53.4 km 2017 – 10 Acciones – 8 Mun

Fuente: Elaboración Propia

Gráfico A5. Acciones de Infraestructura para la Atención de Caminos por Fenómenos Hidrometeorológicos 2016-2019

Acciones de Infraestructura para la Atención de Daños por Fenómenos Hidrometeorológicos 2016-2019



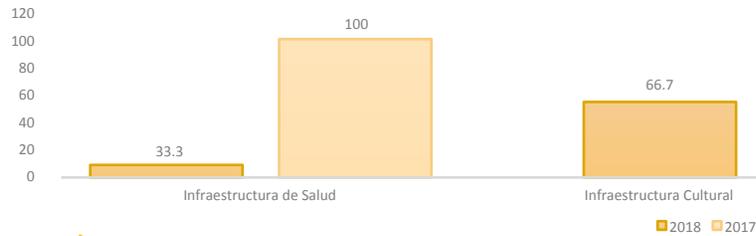
Zonas con mayor riesgo
Norte / Nororiente del estado

Reconstrucción de puentes
Atención emergente de derrumbes por lluvias
Apertura de pasos por derrumbes y deslaves
Desazolves en canales

Fuente: Elaboración Propia

Gráfico A6. Acciones de Infraestructura para la Atención de Daños por el Sismo de 2017-2018

Acciones de Infraestructura para la Atención de Daños por el Sismo de 2017-2018



Sismo 19-S
Reconstrucción
51 Municipios
Cultura | Salud -SI
Educación - CAPCEE

Fuente: Elaboración Propia

Se debe considerar que muchas de las acciones de infraestructura responden a atención emergente una vez que sucede algún fenómeno, factor externo que no puede ser controlado o previsto; sin embargo, se considera la rehabilitación y mantenimiento de las vías de comunicación como acción primordial de la Institución, lo que permite disminuir el riesgo de la población.

Asimismo, se debe considerar que las acciones que se realicen, deben ser en la manera de lo posible resilientes, es decir,

que consideren la posible ocurrencia de algún fenómeno y la geografía de las regiones del estado con la finalidad de mitigar los impactos y ser más eficientes a largo plazo reduciendo los costos de reparación y/o mantenimiento.

1.5 Sociedad Desigual

La desarticulación del tejido social se refleja en sociedades desiguales y excluyentes que se proyectan en incremento en la inseguridad y ausencia de participación ciudadana, asimismo propician el desarrollo de otros problemas como la corrupción. Por ello es necesario desde el ámbito de la Institución contribuir a la reconstrucción de la sociedad; siendo relevante para esto el fortalecimiento de la infraestructura cultural y comunitaria, el apoyo a las instituciones encargadas de la seguridad y la colaboración para generar infraestructura que ayude a incrementar el ingreso de los habitantes del estado.

Esquema A4. Desigualdad en Puebla

Coefficiente de Gini por municipio 2010

Medición de la desigualdad, más cerca de 1 >desigualdad existe

Rango (%)	No. de municipios	Rango (%)	No. de municipios
[0.3050 - 0.3820]	51	[0.4261 - 0.4712]	43
[0.3809 - 0.6201]	109	[0.4713 - 0.5164]	14
		Total	217

A nivel estatal

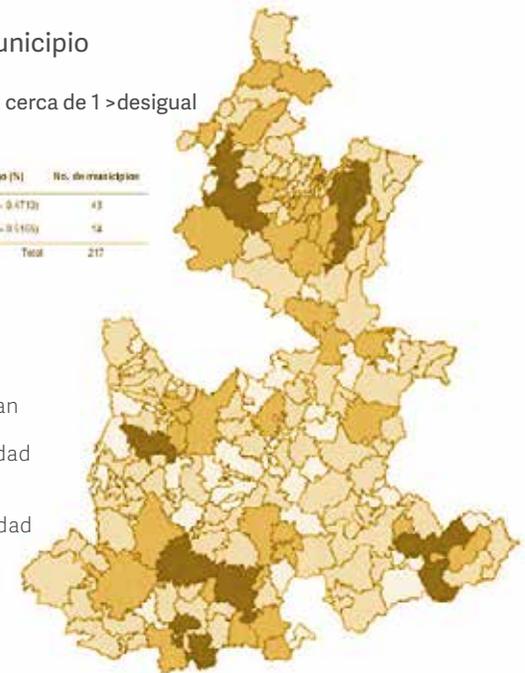
0.482

Alta Cohesión Social

A nivel municipal

- 176 de 214 municipios presentan Cohesión Social Baja
- Municipio con Mayor Desigualdad Cuetzalan (0.517)
- Municipio con Menor Desigualdad Ayotatetpan (0.336)

Fuente: Elaboración Propia con datos de CONEVAL.





1.5.1 Corrupción

El problema de la corrupción en México es histórico; sin embargo es un problema que no sólo impacta en la percepción que tienen los ciudadanos de las Instituciones y que se traduce en falta de legitimidad; sino que lo hace también al gasto público, haciendo que la cantidad de recursos disponibles para atender necesidades públicas disminuya.

A nivel federal, de acuerdo con el Índice de Riesgos de Corrupción, publicado por el Instituto Mexicano para la Competitividad A.C. (IMCO), existen dependencias y entidades a nivel federal con un mayor riesgo de incurrir en prácticas de corrupción dado la falta de medidas de control y vigilancia en el sistema de contrataciones públicas a través de las Unidades Compradoras; esto no es diferente a nivel estatal, ya que, si bien existe una legislación vigente que es el Artículo 30 a 44 de Ley de Obras Públicas y Servicios relacionados con las mismas, Artículo 31 a 48 del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios relacionados con las mismas, Artículo 27 a 47 Ley de Obra Pública y Servicios relacionados con la misma para el Estado de Puebla, Artículo 19 a 51 del Reglamento de la Ley de Obra Pública y Servicios relacionados con la misma para el Estado de Puebla, que nos permite encuadrar la contratación de obra pública en criterios como: la forma en que los licitantes deberán acreditar su existencia legal, actividad y objeto social, así como de la personalidad de sus representantes, la experiencia y capacidad técnica y financiera que se requiera para participar en la licitación, de

acuerdo con las características, complejidad y magnitud de los trabajos, la capacidad financiera deberá acreditarse a través de las declaraciones fiscales del ejercicio fiscal inmediato anterior, y en el caso de empresas de reciente creación o personas físicas de reciente inscripción ante las autoridades fiscales competentes, con los estados financieros actualizados o con las declaraciones provisionales de impuestos, respectivamente; no existe un sistema que permita dar seguimiento a las actividades de los ejecutores y, en caso de ser necesario, que estos se hagan responsables de las obras posteriores a su ejecución para asegurar la calidad de la construcción y la durabilidad de los materiales; lo que podría impactar en un menor gasto en acciones de rehabilitación y/o mantenimiento a corto plazo.

Aunado a esto, la amplia cantidad de adjudicaciones directas para la ejecución de obra, limita la competitividad entre prestadores de servicios, así como es un freno para la transparencia en los procesos/costos.

En el estado de Puebla, para 2018 el 28.17% de obras se adjudicó de manera directa por parte de la SIMT, representando 218 millones 380 mil 306.56 pesos; sin embargo las empresas que llevaron a cabo procesos de licitación ejecutaron 51 obras, datos de la Secretaría de Planeación y Finanzas, lo que represento el 87.33% del presupuesto destinado.

1.5.2 Seguridad Pública

De acuerdo con la ENVIPE la percepción de seguridad pública en el estado de Puebla es negativa, en comparativa con años anteriores, se ha incrementado la ocurrencia de delitos, por lo que se observa una tasa de incidencia delictiva de 29,576 delitos por cada 100 000 habitantes, contra 28,269 a nivel nacional, siendo el delito con más prevalencia el robo o asalto en transporte público.



En el Estado el total de delitos consumados y en grado de tentativa en procesos iniciados en el lugar de ocurrencia fue de 50 mil 897 en agravio de la población (INEGI, 2018), lo cual genera un ambiente de inseguridad hacia el exterior que merma el desarrollo económico y la competitividad.

En los gráficos se puede observar la evolución de la incidencia delictiva a nivel estatal y por municipio.

Gráfico A8. Municipios con mayores casos de Incidencia Delictiva en el Estado
Número de Casos
2015-2018

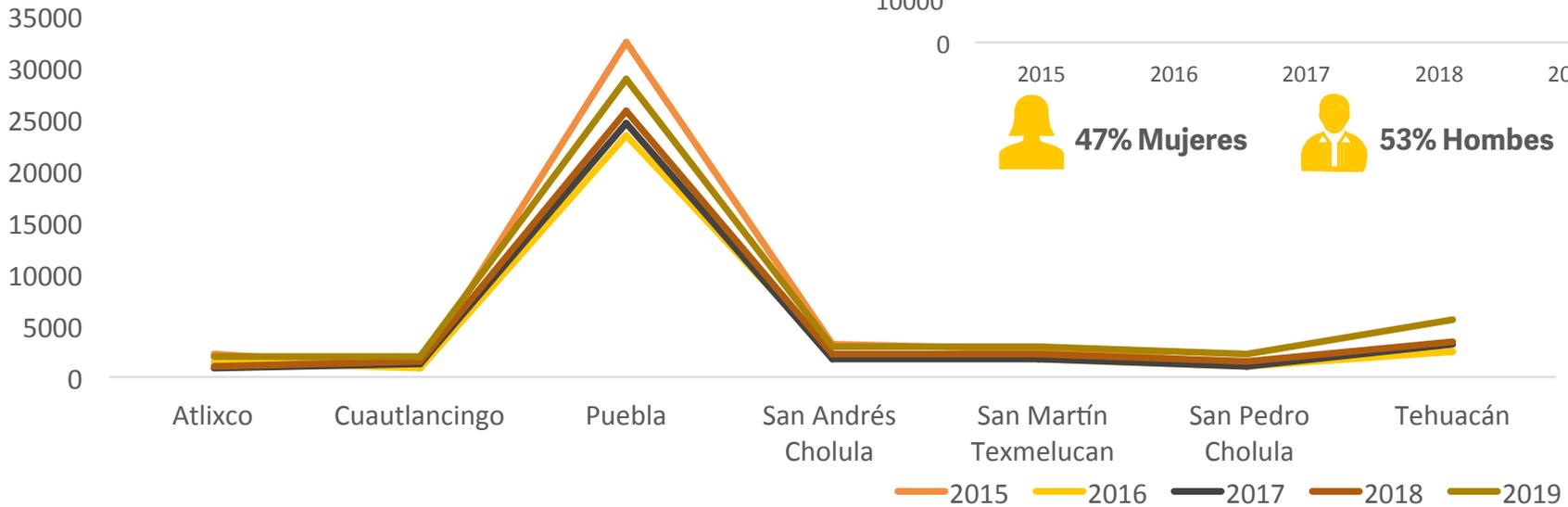
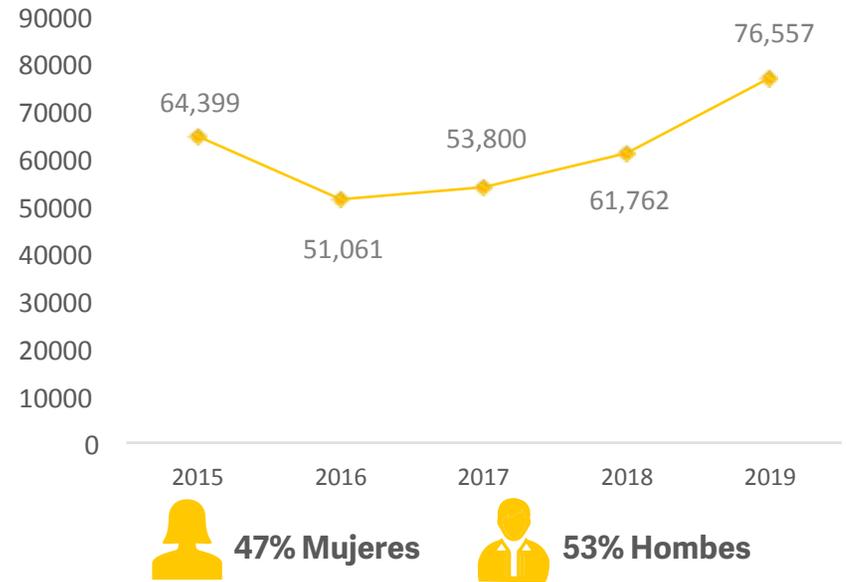


Gráfico A7. Evolución de la Incidencia Delictiva en Puebla
Número de Casos
2015-2018

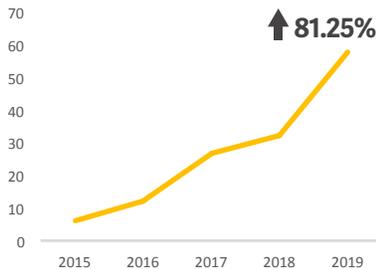




Desde el ámbito de la infraestructura para el ejercicio de la función de la seguridad pública en el Estado, se cuenta con 228 comandancias, 18 estaciones, 74 módulos, 33 casetas de policías, 1,804 cámaras de vigilancia y 301 botones de pánico (INEGI, 2017); sin embargo se considera necesario fortalecer lo relativo a la seguridad regional y atender zonas prioritarias del Estado.

Esquema A5. Indicadores Relevantes de Seguridad Pública en Puebla 2015-2019

Prevalencia de violencia contra las mujeres de 15 años y más
62.83%



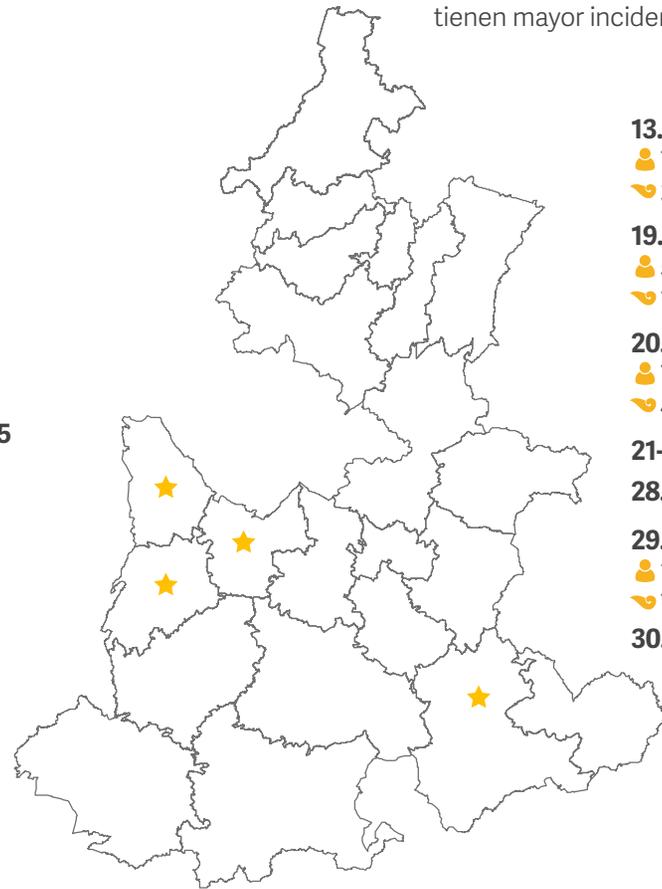
74.8% de la población dice que el mayor problema en el estado es la inseguridad, seguido por el desempleo y aumento de precios

Incidencia Delictiva por Región, Top 5

Región	Municipio con mayor tasa de incidencia delictiva	Población en pobreza	tasa de incidencia delictiva
Área Metropolitana	San Andrés Cholula	43.35%	1,119
Tehuacán	Tehuacán	61.94%	776
Tecamachalco	Tecamachalco	76.07%	739
Ciudad Serdán	Esperanza	77.56%	731
San Martín Texmelucan	San Martín Texmelucan	66.47%	726

Costo de la Inseguridad **14, 208.1** Millones de Pesos

Solo se denuncian el **14.4%** de los casos



7 municipios tienen mayor incidencia delictiva desde 2015
3, 296, 488 hab.
52.38% M |47.628% H

13. Tehuacán

776
32.80%

19. Atlixco

580
11.20%

20. San Martín Texmelucan

726
4.10%

21-27. Ciudad de Puebla

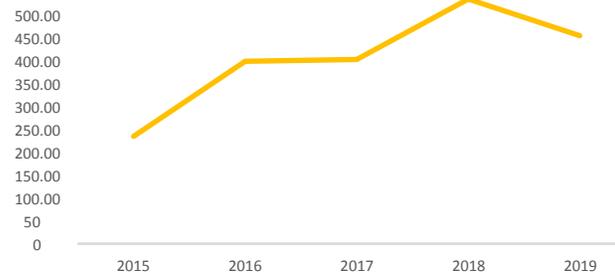
28. San Andrés Cholula

29. San Pedro Cholula

1,119
7.24%

30. Cuautlancingo

Infraestructura para el ejercicio de la Seguridad Pública 2015-2019



2019 - infraestructura en funcionamiento que es responsabilidad de las instituciones o Secretarías de Seguridad Pública.

49 Comandancias
10 Estaciones
1 Caseta de Policía

3 Centros de Control y Confianza (C3)
5 Centros de Comando, Cómputo, Control y Comunicaciones (C4)
1 Centro de Control, Comando, Cómputo, Comunicaciones y Coordinación (C5)

321 Cámaras de Vigilancia
1,643 Botones de Pánico

Fuente: Elaboración Propia con datos de CONEVAL, ENVIPE (INEGI), Atlas de Género y SNSP



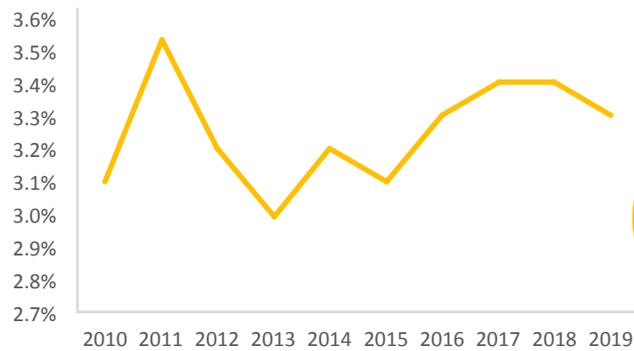
Desarrollo Económico

Económicamente, el estado de Puebla ha presentado un crecimiento económico, siendo el 1,1% en el último ejercicio; sin embargo, a nivel municipal y regional existen grandes diferencias, sobre todo con el área metropolitana que es la región con mayor cobertura en servicios y, al encontrarse en esta zona la capital, se encuentra una mayor cantidad de Unidades Económicas. En el Esquema A6, se puede observar las características del estado en el ámbito económico.

Ante esta situación, se identifican propuestas de atención en las temáticas 2 y 3 de este documento.

Esquema A6. Indicadores Relevantes en materia de Economía 2015-2019

Evolución del PIB estatal Porcentaje 2011-2019



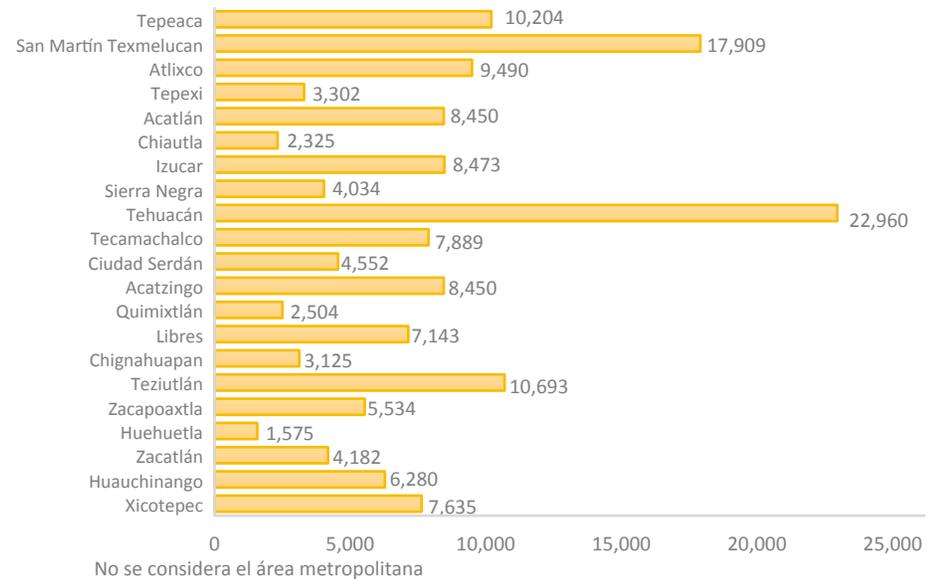
INFRAESTRUCTURA PRODUCTIVA

18 Parques Industriales y/o tecnológicos
Zona Metropolitana y Región Tehuacán

Economía de cuidado
4to Lugar a nivel nacional de trabajo doméstico remunerado
5.9%

Informalidad laboral (tasa)
72.6 mujeres vs 70.45 hombres

Unidades Económicas por Región



Producción anual por Sector



Sectores Estratégicos

automotriz y autopartes, metalmecánica, química, plásticos, textilconfección e industria alimentaria

PEA

2 millones 885 mil personas
60.6% del total de la población -49 de cada 100 mujeres
5.2% - Subocupada
2.8% Desocupada

Población Ocupada

Total
22% Sector Primario
24.7% Sector Secundario
53% Sector Terciario

Mujeres de cada 100

Total
73 Terciario
17 Secundario
10 Primario

Fuente: Elaboración Propia con datos de CONEVAL, INEGI, Atlas de Género, Secretaría de Economía



1.6 Campo poblano

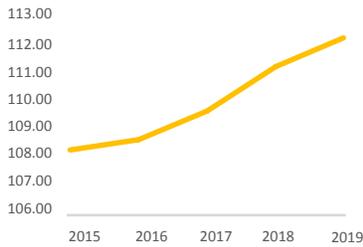
La economía estatal si bien se encuentra diversificada, en lo que respecta al sector primario, éste representa sólo el 0.02% del valor agregado censal bruto a nivel estatal, siendo la región de Acatzingo quien tiene una mayor participación en este sector; en lo que respecta al valor de la producción agropecuaria, la región que más contribuye al agregado estatal es Tehuacán, con el 24.42%.

En el esquema A7, se pueden observar los principales indicadores en la materia, identificando las principales regiones productoras y sus características.

1.1.1 Conectividad

Esquema A7. Indicadores relevantes en materia de Economía 2015-2019

Volumen Físico Agropecuario Puebla Promedio Anual 2019

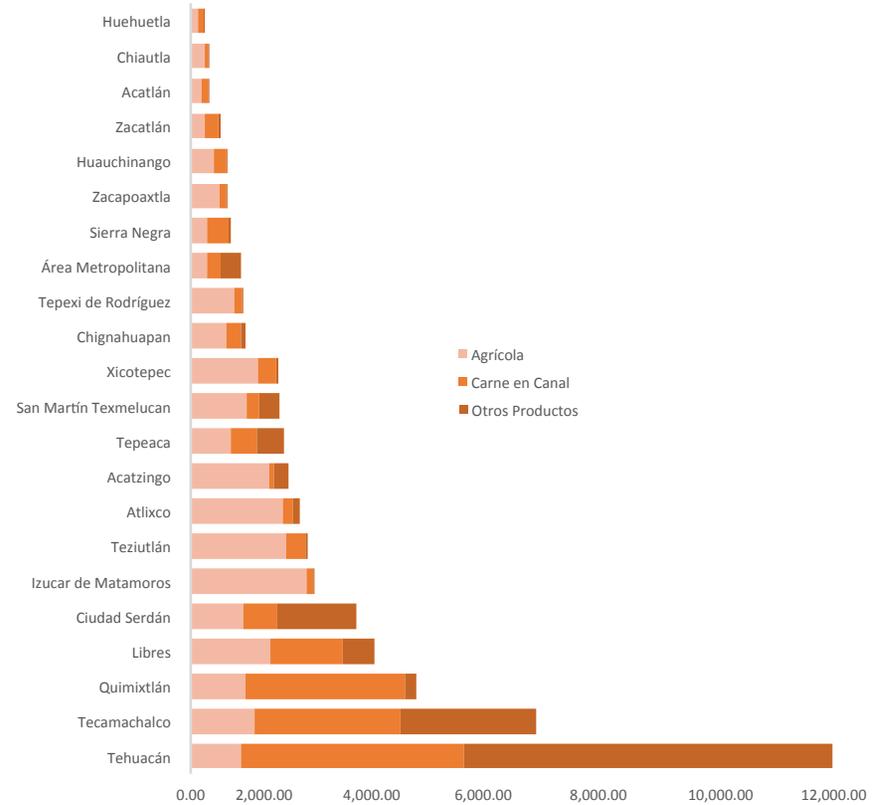


Valor de la Producción Agropecuaria por Región

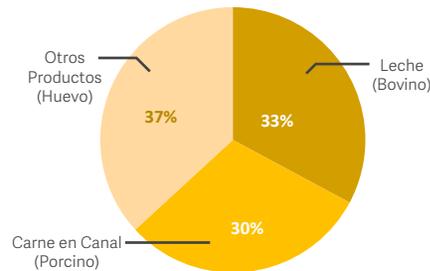
Agregado de Regiones con 80% o más de población en situación de pobreza

Región	Población Total	Población Indígena	Población en Pobreza	Valor Productivo Agropecuario
14 Sierra Negra	149,346	74.99%	88.27%	704.69
18 Tepexi de Rodríguez	80,370	16.66%	87.17%	931.98
4 Huehuetla	86,887	94.31%	84.76%	232.01
9 Quimixtlán	131,789	12.35%	83.11%	4,000.43
6 Chiautla	54,196	4.89%	80.81%	312.94
10 Acatzingo	182,915	7.80%	80.22%	1,738.63

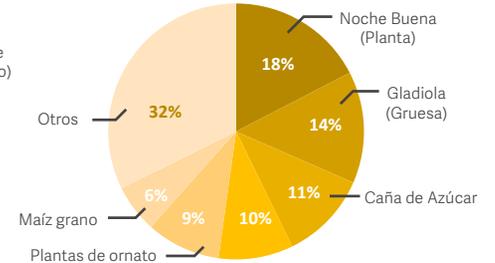
Valor de la Producción Agropecuaria por Región Cierre 2018



Producción Pecuaria (volumen de producción)



Producción Agrícola (volumen de producción)



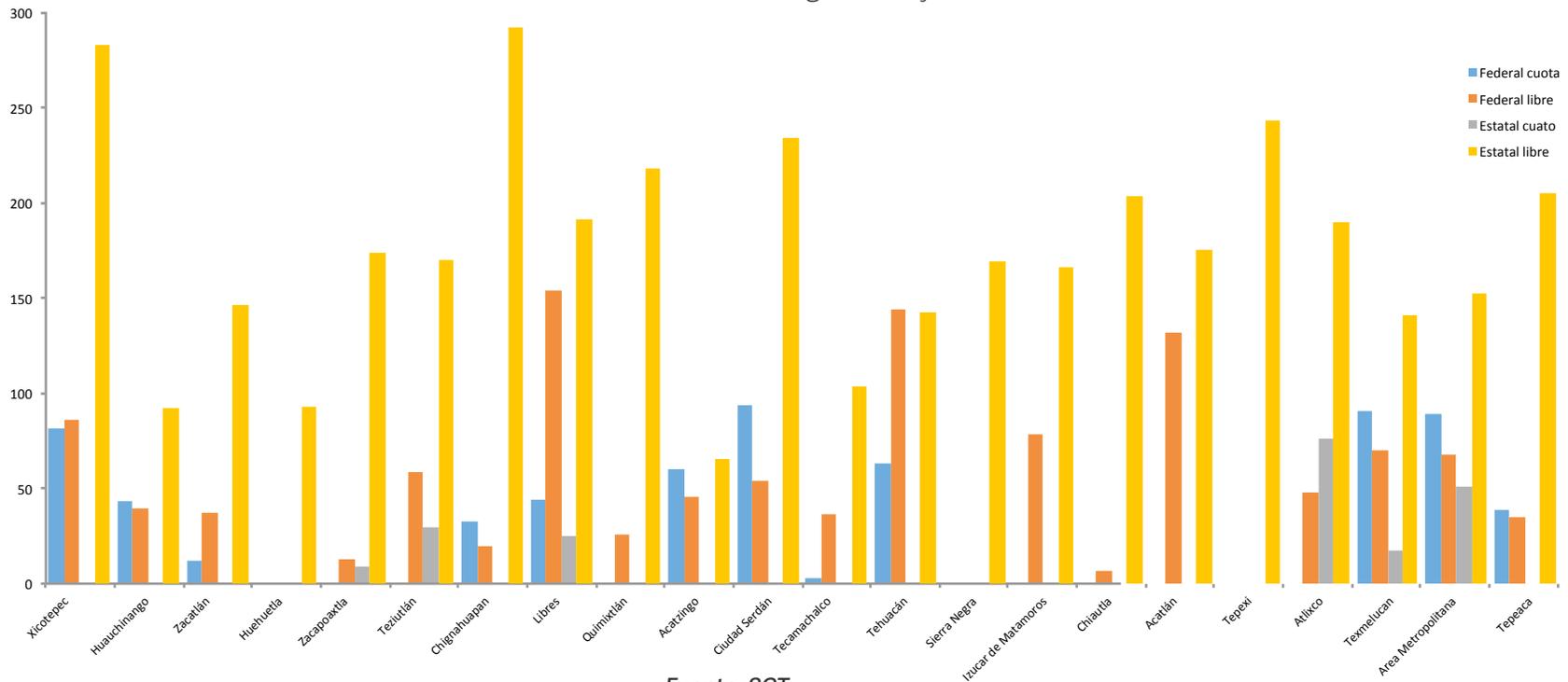
Fuente: Elaboración Propia con datos de CONEVAL, INEGI, Atlas de Género

Contar con vialidades modernas y en buenas condiciones impacta en la calidad de vida de la población; en primera instancia contribuye a mejorar las condiciones sanitarias, permite una mejor movilidad eficientando los tiempos de traslado y acercando a las poblaciones a los principales centros de ad-

quisición de bienes y servicios, y ayuda a construir comunidades más seguras.

Gráfico A9. Infraestructura Carretera en el Estado por Tipo Kilómetros 2019

Actualmente la red carretera pavimentada del Estado de Puebla es del 55.43%. (SCT, 2017), dada la ubicación del Estado, se consideran 3983.8 kilómetros de vías estatales, mismas que además de acciones de pavimentación requieren de acciones de conservación y rehabilitación, ya sea por el uso o bien porque las condiciones naturales del lugar representan un desgaste mayor de los materiales.



Fuente: SCT

De acuerdo con CONEVAL, en el Estado existen ocho municipios cuya población total cuenta con un grado de accesibilidad bajo o muy bajo, si bien el 80% de los municipios tienen menos del 60% de su población en estas condiciones, se debe considerar que la transitabilidad y las buenas condi-

ciones de los caminos son relevantes para permitir el acceso de la población a bienes y servicios básicos, asimismo para que en caso de enfermedad puedan trasladarse a las diferen-

Esquema A7. Indicadores de Conectividad Estatal 2015-2019

Kilómetros de Carreteras en el Estado

Región	Federal Cuota	Federal Libre	Estatal Cuota	Estatal Libre
XICOTEPEC	81.59	86.1		282.81
HUAUCHINANGO	43.18	39.87		92.17
ZACATLAN	12.21	36.83		146.33
HUEHUETLA				93.09
ZACAPOAXTLA		12.86	8.73	174.06
TEZIUTLAN		58.8	29.27	170.11
CHIGNAHUAPAN	32.96	19.3		291.78
LIBRES	44.45	153.91	24.79	191.6
QUIMIXTLAN		26.04		218.25
ACATZINGO	60.44	45.72		65.23
CIUDAD SERDAN	93.36	54.34		234.33
TECAMACHALCO	3.01	36.25		103.81
TEHUACAN	62.79	144.19		142.58
SIERRA NEGRA				168.96
IZUCAR DE MATAMOROS		78.6		166.1
CHIAUTLA		6.59		203.44
ACATLAN		132.17		175.54
TEPEXI				243.32
ATLIXCO		47.89	76.01	190.16
TEXMELUCAN	90.73	70.06	17.64	140.72
AREA METROPOLITANA	88.74	67.68	50.86	152.35
TEPEACA	38.78	35.13		205.19
TOTAL ESTATAL	652.24	1152.330493	207.297134	3851.92408

▶ **69%** Estatal Federal ▶ **95%** Libre Cuota **31%** **5%**

tes unidades médicas, asimismo para la comercialización de productos y el acceso a las fuentes de empleo.

En el Esquema A7 se observan los principales indicadores en materia de conectividad y la evolución de algunos de ellos a través del tiempo.

3 Regiones Concentran el 52% de municipios con 80% o más población con grado de accesibilidad bajo o muy bajo

3. Zacatlán 49.12% 72.67% % de Población Indígena

4. Huehuetla 94.31% 84.76% % de Población en Situación de Pobreza

18. Tepexi 16.66% 87.177%

PORCENTAJE DE LA POBLACIÓN MUNICIPAL CON GRADO DE ACCESIBILIDAD A CARRETERA PAVIMENTADA BAJ O MUY BAJ O

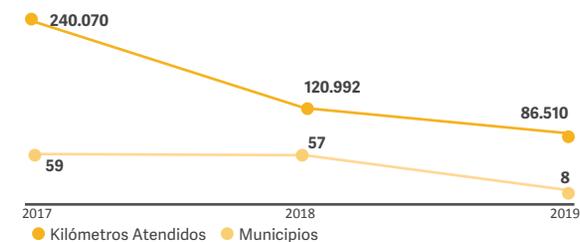
Municipio	Localidades por Grado de Accesibilidad a carretera pavimentada		Total de Localidades	Porcentaje de la población municipal con grado de accesibilidad muy bajo o bajo
	Bajo	muy bajo		
Hermenegildo Galeana	12	11	23	100
La Magdalena Tlatlauquitepec	1		1	100
San Felipe Tepatlán	2	11	13	100
San Juan Atzompa	1		1	100
Santa Catarina Tlaltempan	1		1	100
Tepemaxalco	1	2	3	100
Tlaxco	14	10	24	100
Zongozotla	1	4	5	100

A nivel Nacional Lugar **25** de % de población con grado de accesibilidad bajo o muy bajo

16.9% de la población total tiene problemas de accesibilidad

Acciones de Pavimentación por Ejercicio 2017-2019

De 2017 a 2019 se realizaron **124** acciones de Pavimentación, atendiendo **447.572 km**



Fuente: Elaboración Propia con datos de CONEVAL e INEGI.



Anexo Participación Ciudadana



En la actualidad el Gobierno del Estado de Puebla tiene la naturaleza jurídica de órgano de promoción y gestión social, con las obligaciones de coadyuvar para el cumplimiento eficaz de los planes y programas aprobados; promover la participación y colaboración de los habitantes y vecinos en todos los aspectos de beneficio social; y proponer la creación o modificación de actividades, acciones, planes y programas.

Para la elaboración de este programa, se tomó en consideración la participación de diferentes sectores de la población a través de mecanismos como:

-Mesas de Trabajo con Expertos. En las cuales se recibieron las aportaciones del sector privado y académico.

-Reunión con Representantes de la Sociedad. Recibiendo las propuestas de los representantes (diputados) y presidentes municipales

-Buzón de Peticiones, en el cual se recibieron propuestas en materia de infraestructura directamente de la población que acude a las jornadas ciudadanas.

-Sesión del Subcomité Especial de Infraestructura del Comité de Planeación para el Desarrollo del Estado de Puebla (COPLADEP).

Estas propuestas y aportaciones fueron tomadas en cuenta para la definición de las estrategias de atención, asimismo, permitieron identificar las principales necesidades por región, lo que permitirá en el nivel operativo aterrizar acciones concretas que ayuden a alcanzar los objetivos y metas estratégicos.

Los resultados obtenidos fueron los siguientes:

1. Mesas de Trabajo con Expertos

Se llevaron a cabo cinco mesas de trabajo con la Cámara Mexicana de la Industria de la Construcción (CMIC), el Colegio de Ingenieros Civiles de Puebla (CICPAC), el Coordinador Estatal del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), la Agrupación de Constructores Empresariales Siglo XXI Puebla A.C.(ACOE), y el Consejo Coordinador Empresarial, de las cuales se obtuvo la siguiente información.

Esquema A1. Hallazgos de los Mecanismos de Participación. Propuestas Organismos. 2020



HALLAZGOS



Fuente: Elaboración Propia. 2020

2. Reunión con Representantes de la Sociedad

En una mesa de trabajo con representantes de la sociedad asistieron los representantes de las diferentes cámaras del Congreso, como fueron las de Deporte, Medio Ambiente, de comunicaciones e Infraestructura, de Presupuesto y Crédito Público y de Vivienda, de esta reunión se identificó la necesidad de realizar proyectos y de identificar las principales carencias en materia de infraestructura con la finalidad de que desde las diferentes comisiones se puedan gestionar apoyos para la realización de los mismos.

En el siguiente esquema se presentan las principales propuestas:

Esquema A2. Hallazgos de los Mecanismos de Participación. Propuestas Comisiones. 2020



Es necesaria infraestructura institucional para una mejor gestión como Instituto de Deporte. Se requieren mejoras de espacios deportivos, y rescate de espacios públicos de ámbito estatal, ya que hay poca atención al tema.



Necesidad de plantas tratadoras de agua en las regiones del estado que cuenten con una gestión que permita la sustentabilidad. Seguimiento al proyecto Rescate Integral de la Malinche



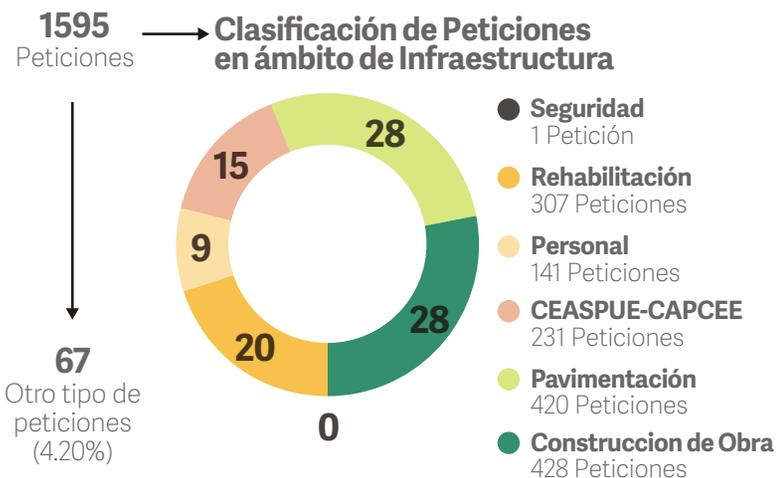
Tramo de carretera entre los municipios de Nopalucan y Grajales. Es necesario que se fortalezca una unidad para la elaboración de proyectos carreteros a nivel regional.

Fuente: Propia. 2020

3. Buzón de Peticiones

El tercer mecanismo por el cual se obtuvieron las propuestas ciudadanas y el más representativo fue el buzón que se integró en las jornadas ciudadanas. En este, se tuvo participación de participado 22 Regiones, obteniendo un total de 1,595 peticiones, de las cuales el 95.8% fueron relativas a temas del quehacer institucional, el resto se orientó a peticiones de índole personal.

Esquema A3. Hallazgos de los Mecanismos de Participación. Peticiones Ciudadanas. 2020



Fuente: Propia. 2020

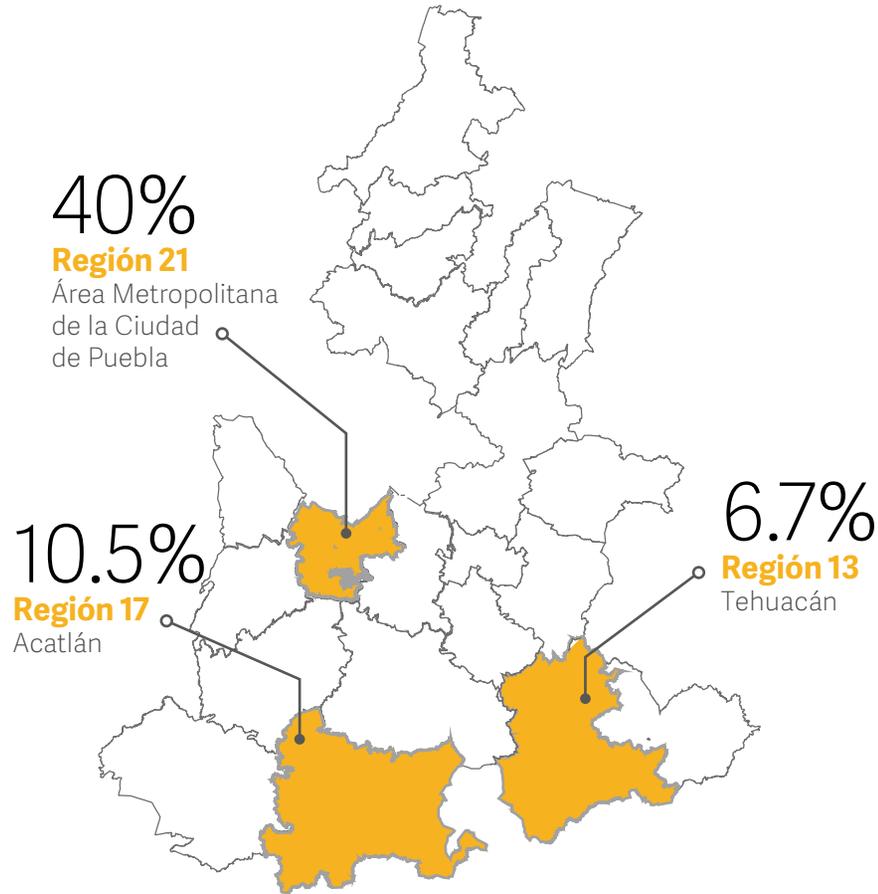


Dentro de los temas que se consideran más relevantes, se identifican peticiones en materia de pavimentación y construcción de obra a nivel municipal, por municipio se obtuvieron los siguientes hallazgos:



Pavimentación

La pavimentación de carreteras, calles y caminos es una prioridad hoy en día. Es gracias a esta capa conformada por distintos materiales que permite el paso de vehículos y personas de forma segura. Por todo esto, la colocación de pavimento siempre ha sido importante, pero actualmente es una prioridad.



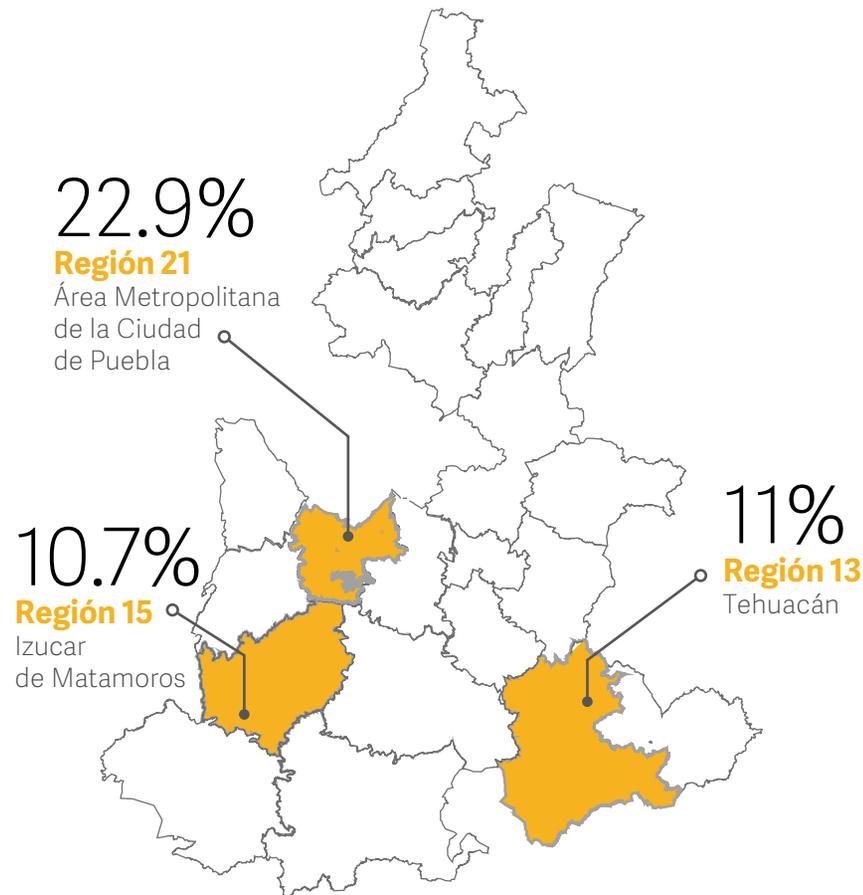
Peticiones

- (168) Área Metropolitana
- (44) Acatlán
- (28) Tehuacán
- (26) Izucar de Matamoros
- (21) Teziutlán, Atlixco
- (18) Tepexi de Rodríguez
- (16) Tepeaca
- (11) San Martín Texmelucan
- (9) Zacatlán
- (8) Sierra Negra
- (7) Huauchinango, Huehuetla, Sin Especificar
- (6) Xicotepec
- (5) Chiautla
- (4) Acatzingo, Tecamachalco
- (3) Ciudad Serdán, Quimixtlán
- (2) Chignahuapan
- (1) Libres, Zacapoaxtla



Construcción de Obra

Las construcciones de Obra Pública son importantes para el desarrollo del Estado de Puebla, es por ese motivo que se integra elementos de sustentabilidad, accesibilidad, elementos modernos que cumplan con las necesidades de una Capital en crecimiento y desarrollo continuo.



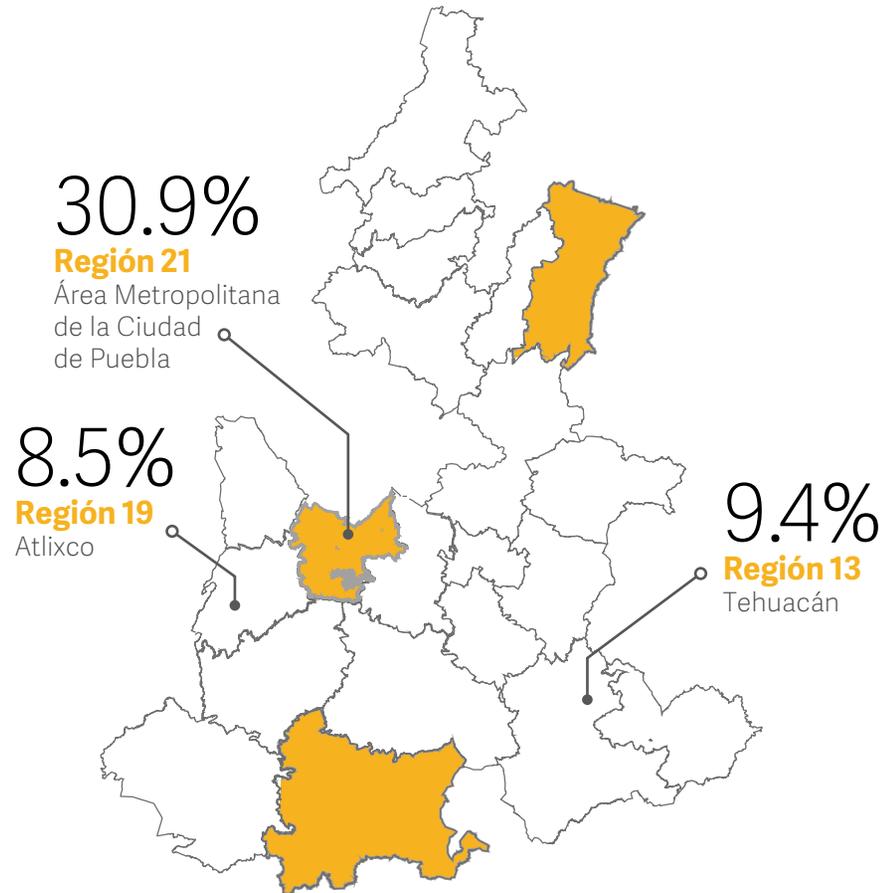
Peticiones

- (98) Área Metropolitana
- (47) Tehuacán
- (46) Izucar de Matamoros
- (28) Tepexi de Rodríguez
- (24) Teziutlán
- (23) Atlixco
- (21) Chiautla
- (20) Acatlán
- (19) Zacapoaxtla
- (14) San Martín Texmelucan
- (13) Tecamachalco, Sierra Negra
- (12) Tepeaca
- (8) Chignahuapan
- (7) Huauchinango, Zacatlán
- (5) Huehuetla, Acatzingo, Libres, Quimixtlán
- (8) Sierra Negra
- (4) Ciudad Serdán
- (3) Xicotepec



Obra de Rehabilitación

Las obras de rehabilitación son aquellas intervenciones sobre un edificio que mejoran sus condiciones de salubridad, habitabilidad, aportan mayor confort, seguridad u ornato, y modifican su distribución y/o alteren sus características morfológicas y distribución interna.



Peticiones

- (95) Área Metropolitana
- (29) Tehuacán
- (26) Atlixco
- (24) Izucar de Matamoros
- (18) San Martín Texmelucan, Acatlán
- (14) Teziutlán
- (10) Tepexi de Rodríguez
- (9) Huehuetla
- (7) Chiautla
- (6) Sierra Negra, Sin Especificar, Quimixtlán
- (5) Zacatlán
- (4) Chignahuapan, Tecamachalco, Zacapoaxtla
- (3) Xicotepec, Libres, Ciudad Serdán, Huauchinango
- (2) Acatzingo

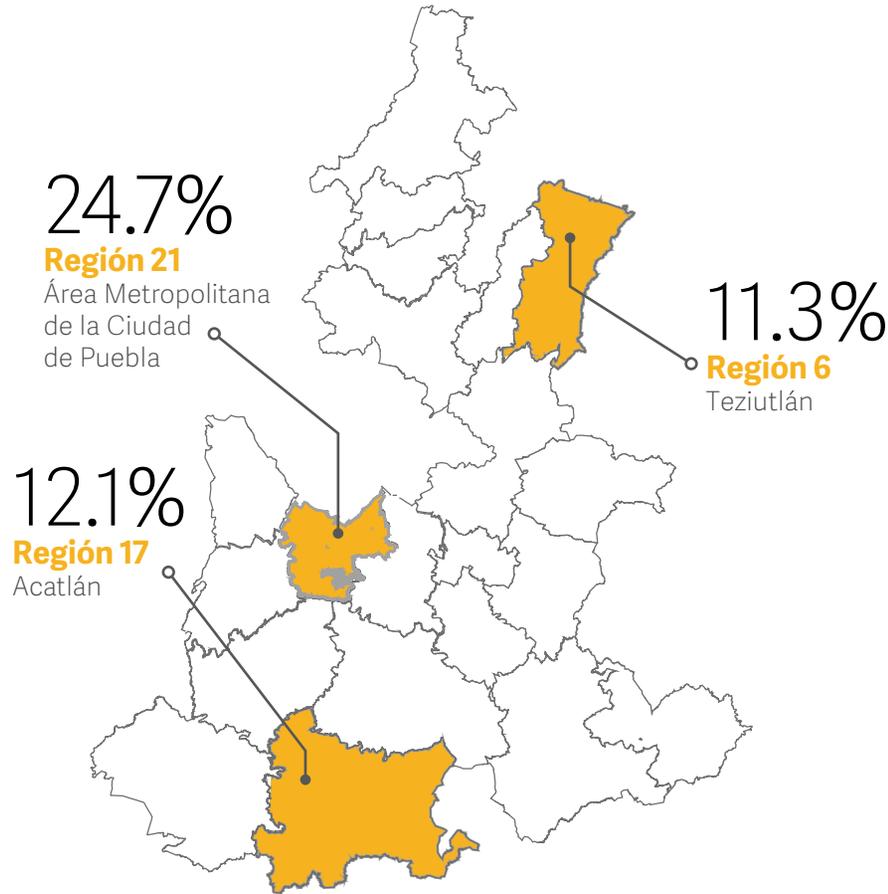


CAPCEE / CEASPUE

Las obras en materia de educación, salud, agua y saneamiento, son ejecutadas por las instancias especializadas en la materia, que en este caso son el Comité Especial Poblano para la Construcción de Espacios Educativos y la Comisión Estatal de Agua y Saneamiento de Puebla, organismos públicos descentralizados sectorizados a la Secretaría de Infraestructura.

Peticiones

- (57) Área Metropolitana
- (28) Acatlán
- (26) Teziutlán
- (23) Tehuacán
- (21) Tepexi de Rodríguez
- (10) San Martín Texmelucan , Tecamachalco
- (11) Huehuetla
- (8) Sierra Negra, Izucar de Matamoros
- (6) Tepeaca
- (5) Zacapoaxtla
- (4) Atlixco,
- (3) Chiautla, Huauchinango, Zacatlán
- (2) Libres
- (1) Xicotepect, Acatzingo





4. Subcomité Especial de Infraestructura del COPLADEP

Como parte de la normativa estatal en materia de planeación, la Secretaría es Coordinadora del Subcomité Especial de Infraestructura, mismo que fue instalado y llevó a cabo su Primera Sesión Ordinaria; en ella participaron los representantes de las Instituciones que llevan temas transversales, de lo cual se derivaron las siguientes propuestas:

Esquema A4. Hallazgos de los Mecanismos de Participación. Subcomité Especial de Infraestructura. 2020



Se debe considerar que la infraestructura sea inclusiva e incluyente, con un enfoque de perspectiva de género, teniendo en cuenta la pertinencia cultural e interseccionalidad, ajustándose a estándares internacionales.

Es importante considerar la cooperación con las demás instituciones de la APE con la finalidad de que los proyectos sean sustentables, respeten el medio ambiente y permitan crear ciudades que garanticen la accesibilidad universal y los derechos de los ciudadanos



Gobierno de Puebla

Hacer historia. Hacer futuro.